REVISTA DA ARMADA

1978

COMPILAÇÃO DE REVISTAS DO ANO 1978

N.º 76 / JANEIRO 1978 / ANO VII

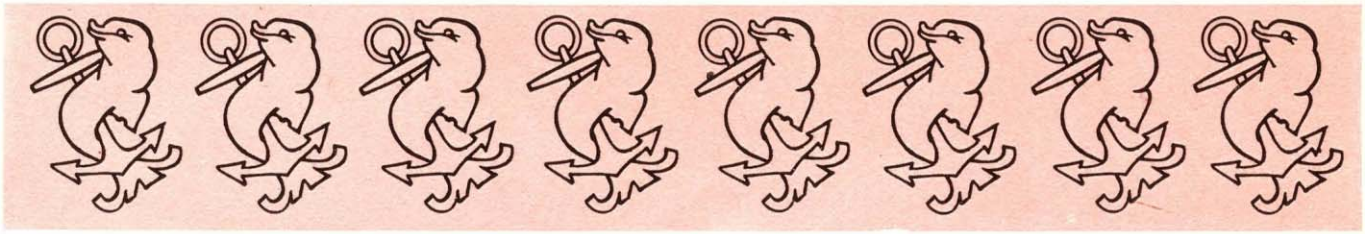
revista da ARMADA

Bergantim Real

(pág. 13)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
M. Horta	**Notícias Pessoais**	4
M. Horta	**Saibam todos**	4
H. Bonjour	**Mensagem**	5
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** *O Sol e os seus aspectos variáveis*	6
E. Ricou	**Notícias do Museu de Marinha**	9
Vários	**Voz da Abita**	10
L. Marques	**Bergantim Real**	13
D. Figueiredo	**Comunicações Comunicações**	14
M. do Vale	**O maior mistério do nosso tempo** **O Triângulo das Bermudas**	15
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	16
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	17
A. Cardoso	**Um Museu pouco conhecido e a antiga "Sagres" a cair no esquecimento**	18
G. Brandão	**Filatelia**	22
M. Guerreiro	**Porquê novas fragatas**	23
Vários	**Desporto**	24
M. Horta	**Reportagem**	27
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C./alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 76 / JANEIRO 1978 / ANO VII

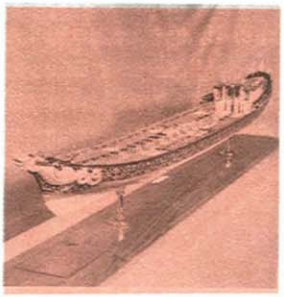
Preço de venda avulso 7$50

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Brasil, Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Príncipe, Angola e Moçambique 75$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 135$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:



Modelo do bergantim real, da colecção Seixas, existente no Museu de Marinha, tal como o original.

(Foto de Reinaldo de Carvalho)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

ANO NOVO

Mais um ano que acaba e outro que começa; mais um ano de desilusões e outro de esperanças.
E assim vai o mundo, sempre desiludido com o que lá vai, sempre ansioso pelo que há-de vir.
Enquanto isso, metade da humanidade sofre as consequências da pobreza e passa fome. Até quando?
O tempo e o progresso hão-de convencer os homens que alguma coisa está errada no seu conceito da vida. Muita água correrá ainda antes que isso aconteça mas ... sou dos que acreditam que havemos de chegar lá!

A partir deste número, inclusive, a execução gráfica da "Revista da Armada" passa a ser da responsabilidade do Instituto Hidrográfico.
Assim, ela passará a ser mais "nossa" ainda, porque é concebida, escrita e impressa por gente da "casa".
Congratulamo-nos vivamente com o acontecimento e, oxalá possamos fazer com que ela seja, não só cada vez mais nossa, mas também cada vez melhor.

C/alm.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

1.º-ten. Francisco José Morgado Castro e Silva com D. Maria do Céu Monteiro Garrido, em 23-9-77.

1.º-ten. José Manuel Rodrigues Calado Leonor com D. Maria Inês Serrano Bernardo, em 30-9-77.

Asp. FZ RN Francisco Manuel Fernandes Carrinho com D. Maria de Guadalupe Azedo Abraços Chorão Fernandes, em 8-10-77.

2.º-sarg. H José Carlos Marques Cebola com D. Dalila de Jesus, em 8-10-77.

1280/Cabo L António Moreira de Jesus com D. Maria Rosa Teixeira, em 6-10-77.

160/64/Cabo CE Norberto Rodrigues Fernandes com D. Maria da Graça Lopes de Figueiredo, em 2-10-77.

473/69/Cabo C António Domingos Castanho Vaz com D. Maria José Guerreiro Jorge, em 1-10-77.

2726/71/Cabo TR Manuel Bernardo de Azevedo com D. Maria Inácia da Conceição Pereira, em 15-10-77.

2471/70/1.º-mar. M Manuel Henriques dos Santos Ribeiro com D. Maria Graciete Marques Antunes, em 2-10-77.

2631/71/1.º mar. FZ Afonso Barrento Ferreira com D. Maria Celeste Rosa, em 17-9-77.

99/73/1.º-mar. FZ António José Rosado Mendes com D. Deolinda Rosado Godinho Caeiro, em 4-9-77.

210/73/1.º-mar. SE João Martins dos Reis com D. Maria de Fátima Vieira Amaral, em 1-10-77.

1106/76/1.º-gr. CRO João António Rodrigues Balças com D. Maria Lúcia dos Santos Marques, em 1-10-77.

901/77/2.º-gr. FZ Tomás Vilar Caetano com D. Maria da Piedade Monteiro Amador, em 24-9-77.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-frag. Sérgio Augusto Vicente Ribeiro Zilhão, em 1-8-77.

Cap.-ten. Carlos Alberto Monsanto Coelho de Campos, em 2-9-77.

1.º-ten. SG Jaime Vieira da Silva, em 13-11-77.

1.º-ten. João Rodrigues Valério, em 28-9-77 (RAb).

1.º-ten. SG António Bernardo de Oliveira, em 15-7-77.

1.º-ten. SG Joaquim Agostinho da Silva, em 14-7-77.

1.º-ten. SG João Baptista Mendonça, em 12-9-77.

1.º-sarg. FZE José Agostinho Afonso, em 16-9-77.

1.º-sarg. FZE Pedro Susano Baptista, em 5-9-77 (RF).

1.º-sarg. FZE António Vítor Tavares Faleiro, em 21-9-77 (RF).

FALECIMENTOS

É com desgosto que informamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-ten. SG RF Artur Afonso Ramos, em 6-11-77.

2.º-ten. SG RF Francisco Carlos de Sousa, em 29-11-77.

Valdemiro Francisco Caiado, faroleiro de 2.ª classe, em 20-10-77.

José Domingues, faroleiro de 2.ª classe, aposentado, em 1-10-77.

Saibam Todos

Que foi alterado o esquema de assistência escolar que os Serviços Sociais das Forças Armadas (SSFA) concede aos seus subscritores.

Que o novo esquema da Comparticipação Escolar (CE) foi publicado na Ordem da Armada n.º 44, de 26 de Outubro de 1977, e tem efeito a partir do ano lectivo em curso (1977-78).

Que a CE passou a compreender:

— Comparticipação Escolar Normalizada (CEN): atribuição de uma comparticipação de tipo único a abonar aos beneficiários-titulares, independentemente das suas capitações, postos, graduações ou categorias e destinada aos seus descendentes durante a frequência do curso complementar liceal e de cursos superiores ou equiparados.

— Comparticipação Escolar Especial (CEE): atribuição de

uma comparticipação, a fixar caso a caso pelos SSFA, para atender a situações especiais e, muito particularmente, nos casos de baixas capitações ou de orfandada. Esta comparticipação pode ser concedida em qualquer grau de ensino.

— Comparticipação na Reeducação de Crianças Inadaptadas: atribuição de subsídios nas despesas de internato, semi-internato e externato em estabelecimentos oficiais ou privados, exames médicos e psicológicos e outras formas de apoio a crianças diminuídas e inadaptadas, por forma a proporcionar o seu desenvolvimento intelectual.

Que estão também previstos no novo esquema a atribuição de bolsas de estudo e a concessão de empréstimos escolares reembolsáveis.

Que o processamento do abono da CEN aos beneficiários-titulares (dos quadros da Armada) é feito pela 5.ª Repartição ("Bem-Estar") da Direcção do Serviço do Pessoal, que para o efeito utilizará como órgãos auxiliares — tal como no âmbito da ADMA — os conselhos administrativos da:

— Base Naval de Lisboa
— Força de Fuzileiros do Continente
— Escola de Fuzileiros
— Grupo n.º 1 de Escolas da Armada
— Grupo n.º 2 de Escolas da Armada
— Departamento Marítimo do Norte
— Departamento Marítimo do Sul
— Comando Naval dos Açores

Que para comparticipações da CEE, de reeducação a crianças inadaptadas e bolsas de estudo, os pagamentos serão, normalmente, efectuados directamente aos interessados pelos SSFA.

Que a habilitação às comparticipações referidas é feita pelos beneficiários-titulares directamente nos SSFA, onde também podem ser obtidos quaisquer esclarecimentos.

MENSAGEM

Eu quero falar-te da Vida
deste medo acumulado
nas nossas horas paradas.
Desta prisão de palavras
com duas grades de Espanto.
Das chamas do Desencanto
queimando as veias do Tempo.
Dos homens cheirando a Dor.
Dos amantes proibidos,
ultrajados, perseguidos,
por inventarem o AMOR.
Eu quero falar-te também
da miséria! ... da traição! ...
Destes punhais de Revolta
cravados no coração.
Da mulher que espera o Sol,
na noite daquela esquina,
mitigando desesperos
com suas mãos de ternura
com seu corpo de menina.
Das canções de Liberdade
nas gargantas do Silêncio.
Deste Pão de Ansiedade,
desta fogueira de Esperança
que agora arde ...

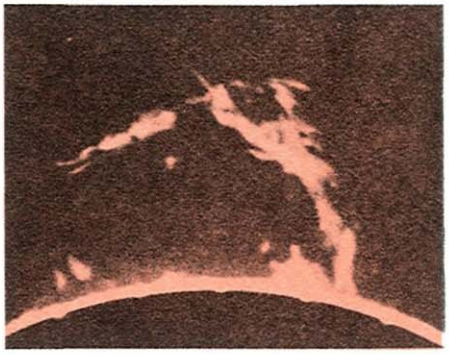
Helena Luísa Miranda Coentro Bonjour
Funcionária da DSEC

(Este poema obteve o 3.º prémio nos jogos florais do C.F.B. Benguela)

Ciências Artes e Letras

O SOL

e os seus aspectos variáveis



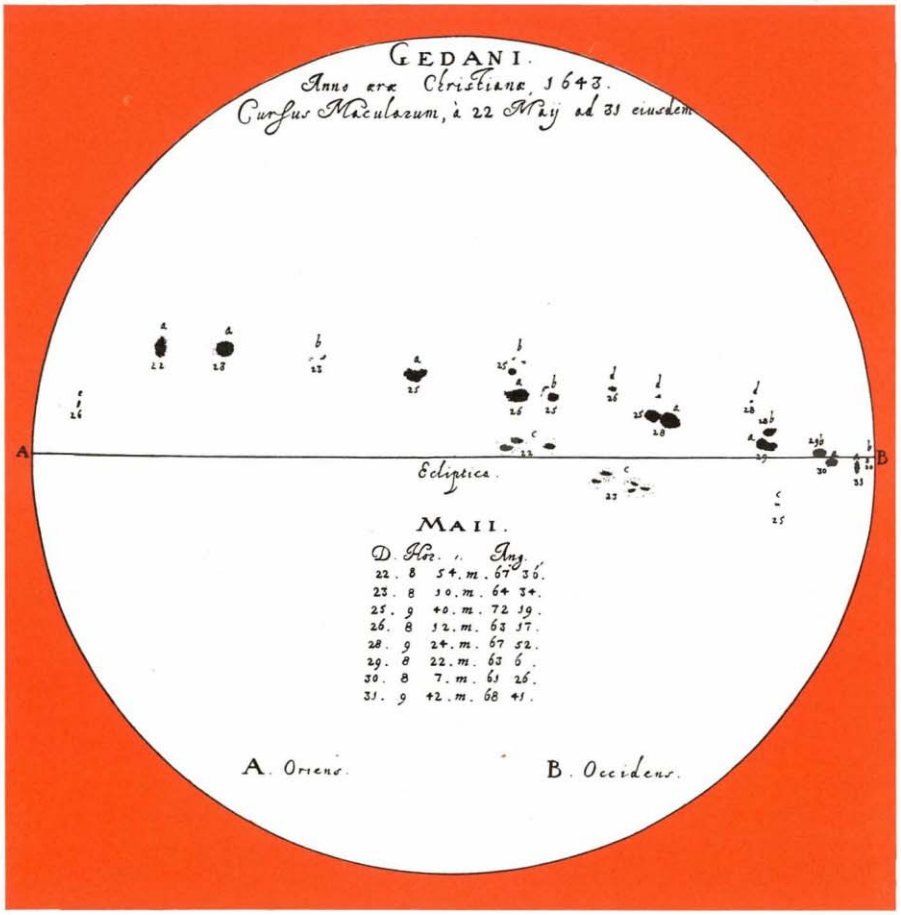
A protuberância solar de 2 de Fevereiro de 1957.

Como todos sabem, a vida na Terra, depende do Sol. A energia que dele nos vem, sob os mais variados tipos de radiações, é que sustenta a vida. Qualquer variação drástica do fluxo dessa energia comprometeria as formas de vida existentes, podendo ir até à sua extinção. As sucessivas eras glaciares (ver n.º 53 da "Revista da Armada") poderão ter sido uma consequência de variações na actividade solar, aliás pequenas variações, já que um decréscimo acentuado do calor solar poderia aniquilar a vida tal como nós a conhecemos.

O Sol, no entanto, é uma estrela estável (ainda no período da juventude) e não justifica apreensões. Sabemos como é produzida a energia do Sol; o mecanismo é semelhante ao da bomba de hidrogénio. É a fusão de átomos de hidrogénio para dar átomos de hélio que produz a energia equivalente à massa perdida, de acordo com as leis de Einstein. Estas transformações atómicas, que só são possíveis a altíssimas pressões e temperaturas, têm lugar quando quatro átomos de hidrogénio se "unem" para formar um de hélio. A pressão no interior do Sol não é determinável mas é sem dúvida colossal. A temperatura é da ordem dos 14 milhões de graus C. O hidrogénio é o elemento mais abundante do Sol constituindo 55% da sua massa. O hélio vem em segundo lugar com 44%. A libertação da energia, a quando da fusão dos átomos do hidrogénio, é que faz com que o Sol brilhe. A correspondente perda de massa é da ordem dos 4 milhões de toneladas por segundo. No entanto, à escala da massa estelar, essa perda é insignificante e não será por isso que o Sol mudará drasticamente nos próximos 5000 milhões de anos.

Intrinsecamente, o Sol não é tão calmo como à primeira vista poderá parecer. As perturbações detectáveis são muitas e todas têm a sua influência sobre os planetas do sistema solar, nomeadamente a Terra. Entre essas perturbações assinalam-se como mais episódicas as erupções e protuberâncias que são por assim dizer explosões à superfície do Sol que fazem ejectar enormes quantidades de massa solar a alturas que podem atingir, em alguns casos, um milhão de quilómetros. Apresentam-se assim como os mais belos espectáculos observáveis por ocasião dos eclipses ou com os coronógrafos que são telescópios com dispositivo para obscurecer o disco solar. A figura 1 mostra uma protuberância. As perturbações mais comuns à

superfície do Sol são as chamadas manchas solares. É um dos aspectos mais correntes da actividade do Sol. Apresentam-se como manchas negras que permanecem por um certo tempo e que se deslocam de acordo com o movimento de rotação do astro. Foi mesmo através destas referências à superfície do Sol que foi possível determinar o seu período de rotação que é diferente conforme a latitude solar, dado que não se trata de um corpo rígido como a Terra. O período de rotação no equador solar é de 25 dias e esse período aumenta na direcção dos polos sendo de 33 dias na latitude de 75°. As manchas solares são mais frequentes na área do equador. A sua extensão é muito variável, havendo algumas tão grandes que se podem ver à vista desarmada. São escuras porque é grande a diferença de temperatura entre a zona da mancha e a área circundante. A temperatura média à superfície do Sol é de cerca de 6000 graus C e a das manchas é de cerca de 4000 o que, por contraste, lhes faz adquirir o tom escuro. No entanto, a área das manchas é mais brilhante que qualquer lâmpada de arco voltaíco. As manchas aparecem normalmente em grupos e o maior que se registou foi o de 5 de Fevereiro a 10 de Maio de 1947. A maior mancha já vista atingiu as dimensões de 150 000 por 100 000 quilómetros. As manchas solares estão associadas a campos magnéticos intensos e um grupo activo pode originar fenómenos eruptivos que emitem partículas que atravessam os 150 milhões de quilómetros que separam o Sol da Terra e provocam nesta perturbações magnéticas e electromagnéticas que vão desde as auroras boreais e desvios da agulha magnética até à ruptura de



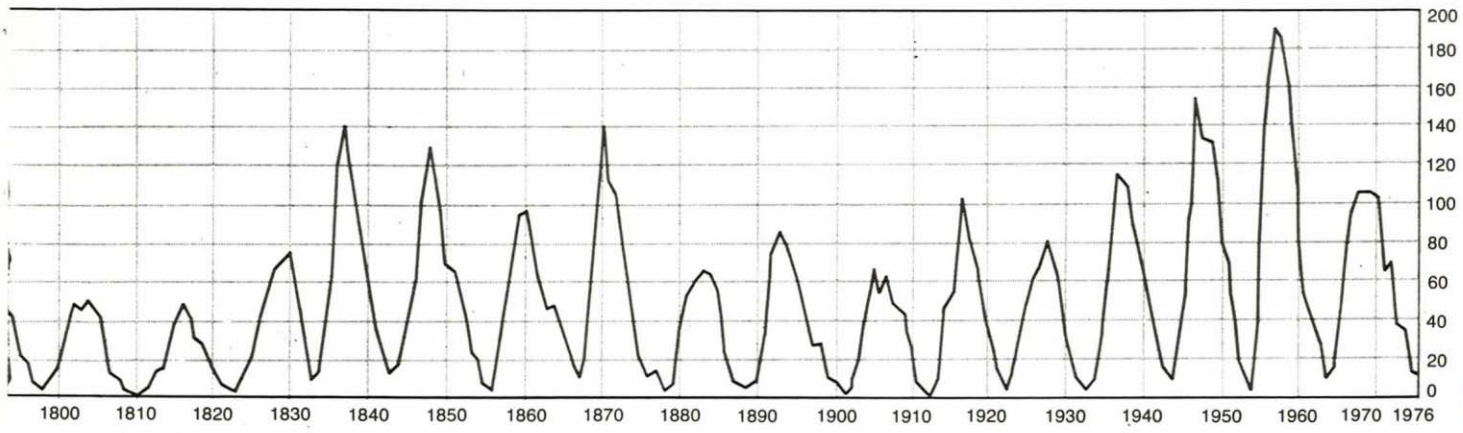
Registo do movimento de um grupo de manchas solares em Maio-Junho de 1643.

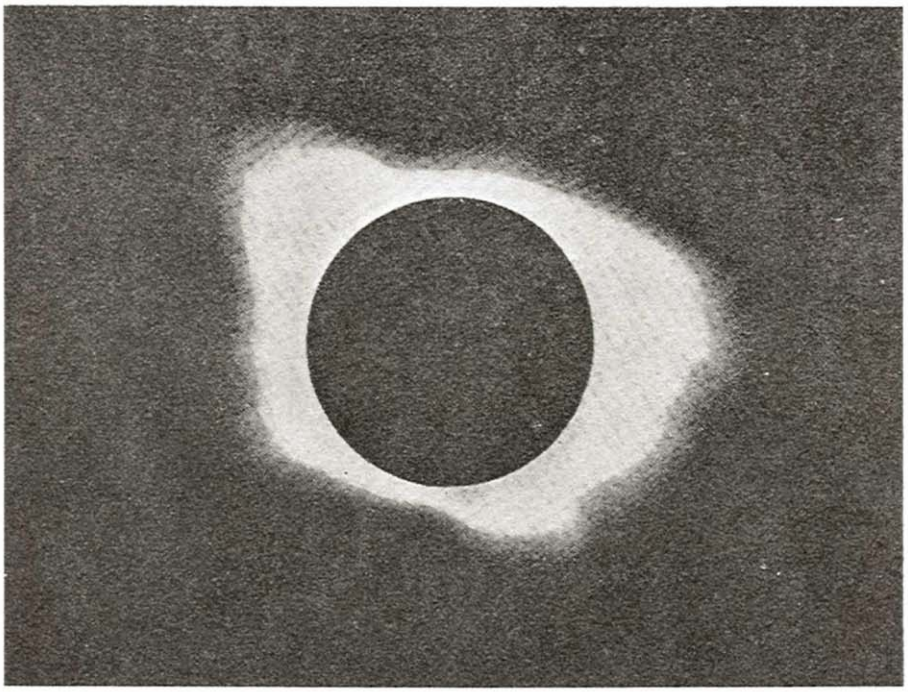
todas as comunicações em onda curta.

A observação e o registo das manchas solares tem sido feito de longa data. A figura 2 mostra o desenho e registo da evolução de um grupo de manchas em Maio de 1643.

Nos meados do século XIX, o astrónomo amador alemão Schwabe fez meticulosas observações diárias do Sol e chegou a uma conclusão notável — o Sol é uma estrela variável. Num período correspondente a mais ou menos 11 anos regista-se um máximo de actividade com apreciável permanência de manchas, seguindo-se um progressivo decréscimo até atingir

Os ciclos de manchas solares entre 1800 e 1976.





A coroa solar em 25 de Fevereiro de 1952 durante um eclipse do Sol observado no Sudão.

um mínimo de actividade com um número de manchas muito reduzido ou mesmo nulo. A actividade cresce depois progressivamente para atingir novo máximo passados 11 anos após o anterior.

Estudaram-se então os registos até ao século XVIII e o resultado não deixava dúvidas: — o ciclo solar era mais ou menos regular embora com ligeiras variações no período e na intensidade dos máximos. A figura 3 mostra esse registo desde 1800 até 1960 podendo verificar-se que o maior máximo se registou em 1957 e recordo-me que, estando na Índia, se comunicava à noite em frequências que normalmente se empregavam de dia.

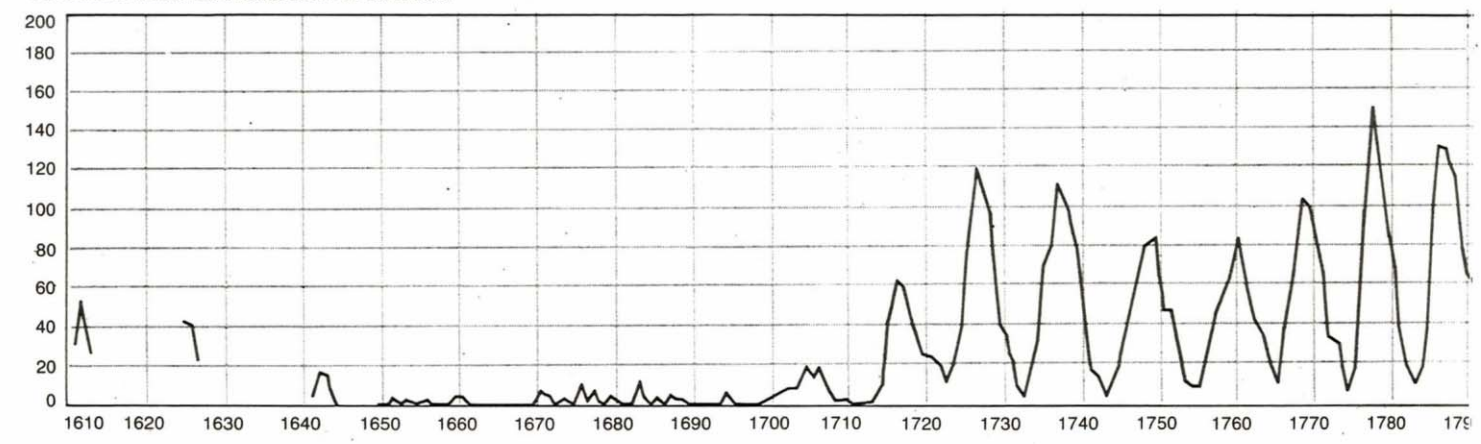
Em 1894, o astrónomo inglês Maunder ao examinar os mais antigos registos e referências fez uma descoberta sensacional — entre 1645 e 1715 não houve praticamente manchas solares. Aparentemente, teria havido uma suspensão dos ciclos solares. Embora os registos fossem naturalmente muito incompletos não subsistiam dúvidas no espírito de Maunder quanto à conclusão de que o fenómeno era efectivamente real. Curiosamente, pouca importância se deu ao assunto, tendo sido praticamente esquecido. Investigações recentes, levadas a cabo principalmente por J. A. Eddy, demonstraram que o período Maunder existiu incontestavelmente. Recorreu-se a indícios indirectos como sejam o registo de auroras boreais, a forma como se apresentam os anéis de crescimento do tronco das árvores seculares e ainda os registos da observação da coroa solar durante os eclipses. O estudo destes registos levou a concluir que no período Maunder não existia praticamente coroa solar. Esta mostra-se, como se vê na figura 4, com aspecto de uma "cabeleira luminosa" em torno do disco negro do sol durante os eclipses, sendo mínima quando a actividade solar é menor.

J. A. Eddy, consultando informações ainda mais antigas, chegou à conclusão de que deve ter havido um período idêntico entre 1400 e 1510. A partir de 1715 o ciclo solar tem-se processado sem interrupções. A figura 5 mostra o registo que foi possível recolher entre 1610 e 1800. A actividade solar, após o máximo de 1969–70 caiu de forma mais abrupta que o normal e durante os últimos anos têm-se registado semanas sucessivas em que não aparece uma única mancha solar. Estamos numa altura do ciclo em que já se deveria verificar uma considerável actividade dado que o máximo se prevê para 1980. Todavia, isso não tem acontecido. As manchas têm sido raras até à presente data. Surgem interrogações se não estaremos no início de um novo período Maunder. Especula-se com o tempo que tem feito e recorda-se que a meio daquele período, à volta de 1680, o tempo era frigidíssimo. Em Inglaterra, por exemplo o Tamisa gelou em invernos sucessivos e faziam-se feiras sobre a placa de gelo que o cobria. Tudo são, no entanto, especulações. No estado actual do conhecimento do Sol não são legítimas extrapolações. É muito provável que a actividade solar recrudesça para atingir um novo máximo na altura prevista, embora de intensidade mais fraca.

A verdade é que a ciência, apesar de todos os seus avanços, está ainda longe de ter desvendado a forma como o Sol funciona.

O. Lemos
Cap.-m.-g.

Os ciclos de manchas solares entre 1610 e 1800.



Notícias do Museu de Marinha

Afigurando-se que os leitores da "Revista da Armada" poderiam apreciar que o director do Museu de Marinha os pusesse ao corrente das actividades do Museu, alinhavei uns dados elucidativos da crescente frequência que o Museu continua a atrair e coligi um apanhado de recentes iniciativas que parece de interesse dar a conhecer como contribuições — umas mais significativas, outras modestas — para uma valorização e um prestígio do Museu que é naturalmente grato constatar não só aos que servem neste estabelecimento cultural da Armada como a todos os que servem a Marinha.

Nos primeiros nove meses do ano passado registaram-se 98 740 entradas o que corresponde a um aumento de 10% relativamente ao total de 89 103 verificado no período homólogo de 1976. O aumento em relação ao ano anterior tem maior significado se notarmos que, em 1976, o Museu de Marinha ofereceu aos visitantes o atractivo especial dos coches que estiveram em exposição no Pavilhão das Galeotas até o Museu dos Coches concluir, em 1976, as obras de reparação do seu edifício.

Porque talvez muitos dos que lerem esta informação o não saibam, nota-se que o Museu de Marinha é um dos dois museus portugueses com maior frequência e o número de entradas já registadas em 1977 faz prever que, neste ano, como em 1976, o Museu de Marinha deve continuar a ser o segundo museu português com maior afluência, apenas ultrapassado pelo Museu Nacional dos Coches, seu vizinho em Belém.

Como nota particularmente agradável esclarece-se que nos quase 100 mil visitantes até 30 de Setembro de 1977, se incluem 51 360 entradas grátis, na sua maioria correspondendo a visitas de grupos de estudantes de vários graus de ensino, de militares dos três ramos das Forças Armadas e ainda muitas centenas de oficiais, sargentos e praças das guarnições dos navios de guerra estrangeiros que vêm a Lisboa.

Dando uma ideia do interesse que o nosso Museu merece entre estangeiros, destacamos as seguintes visitas que tiveram lugar, recentemente, em Setembro e Outubro: comandante do navio-escola "Glória" da Armada colombiana, capitão-de-mar-e-guerra Jaramilla Pino, que sublinhou o seu apreço com a oferta de um escudo do navio; grupo de trinta oficiais da NATO Military and Oceanographic Subgroup em visita solicitada pelo COMIBERLANT; visita de 150 membros da Sociedade de História Náutica da Alemanha Ocidental num cruzeiro turístico que, em Lisboa, incluia expressamente o Museu de Marinha; visita de dois oficiais, um brigadeiro e um tenente-coronel, do Comando-Chefe das Forças Armadas canadianas, a pedido do Estado-Maior-General das Forças Armadas.

Tendo a "Revista da Armada" noticiado nos seus números de Outubro e Novembro passado, a realização da 2.ª Exposição Mundial de Filatelia Temática — PORTUCALE 77 —, no Porto, de 19 a 28 de Novembro último, reveste-se de toda a oportunidade dar aqui a conhecer que o Museu de Marinha, acedendo ao convite da respectiva Comissão Organizadora, esteve ali presente. A participação, que mereceu o interesse do chefe do Estado Maior da Armada, teve lugar na Casa do Roseiral, do Palácio de Cristal, onde foram expostos modelos, quadros, gravuras e fotografias das suas colecções, enquadrados nos seguintes temas:

— Embarcações de pesca tradicionais do Norte de Portugal, relacionadas com motivos filatélicos das emissões a sair quando da PORTUCALE 77;
— A Marinha e a cidade do Porto;
— Retrospectiva de acontecimentos notáveis ocorridos na zona ribeirinha do Porto.

Para esta participação, que envolveu um considerável trabalho de preparação e volume de meios, deslocaram-se ao Porto, o subdirector, capitão-de-fragata António Cardoso, o mestre e três contra-mestres das oficinas do Museu.

Ainda no âmbito da cooperação com outras entidades, o Museu de Marinha colaborou numa exposição fotográfica evocativa da participação das Forças Armadas na 1.ª Guerra Mundial que a Liga dos Combatentes organizou na sua sede, em Lisboa, em fins de Novembro passado.

Finalmente, e agora prestando colaboração com entidades estrangeiras, o Museu de Marinha cooperou com a "Pathé Cinema" para inclusão das navegações portuguesas numa série — "Histoire de la Marine" — para a Televisão francesa.

Por representar significativa valorização do património iconográfico, deseja-se dar conhecimento público, da recepção de um valioso quadro — navio-escola "Sagres"

— da autoria do cotado pintor americano Mitchel. Este quadro que foi amavelmente oferecido à Marinha pela Companhia TEXACO, fazia parte de uma colecção de quadros encomendados por esta Companhia àquele pintor, tendo como tema 12 grandes veleiros que tomaram parte na regata oceânica "Operation Sail", efectuada em 1976 e integrada nas comemorações do bicentenário da independência dos Estados Unidos da América.

No domínio da informação cultural parece interessante mencionar que o Museu promoveu a edição, no Instituto Hidrográfico, de gravuras a cores, reproduções de dez belos quadros, dos séculos XVIII e XIX, com temas marítimos. Estas reproduções foram possíveis por deferência dos detentores de nove dos quadros originais — Palácio Nacional da Ajuda, Museu Militar, Museu da Cidade de Lisboa e dr. Armando Filipe da Fonseca — porquanto somente um original pertence ao Museu de Marinha. Estas gravuras são destinadas aos visitantes do Museu, onde os interessados as podem adquirir.

Por que se reconhece haver necessidade de rever a organização e valorizar os moldes de actuação do Museu de Marinha, enquadrando-os num conceito de centro cultural e educacional que actualmente define a missão dos museus, o director efectuou em Agosto último uma visita de estudo a museus estrangeiros congéneres de mais proeminente destaque — Greenwich, Roskilde, Elsinore e Estocolmo. Esta visita permitiu colher ensinamentos e estabelecer contactos que podem contribuir para promover uma programação de actividades do Museu e, em conjugação, uma revisão da sua orgânica.

Ainda com o objectivo de valorizar o Museu e no sentido deste se manter a par dos problemas de museologia, o subdirector participou no Colóquio Anual da Associação Portuguesa de Museus — de que o Museu de Marinha é membro desde 1976. O colóquio teve lugar em Ponta Delgada de 2 a 9 de Outubro último.

Este apontamento sobre actividades do Museu de Marinha não ficaria completo se não se assinalasse com o merecido relevo, que a sua direcção é actualmente assessorada por uma Comissão Técnica Consultiva para a qual foram convidadas pelo almirante CEMA, destacadas personalidades no domínio da história marítima e de arqueologia naval, designadamente o capitão-de-mar-e-guerra Avelino Teixeira da Mota, o prof. arquitecto Octávio Lixa Filgueiras e o dr. João da Gama Pimentel Barata.

A competência e dedicado espírito de colaboração dos membros da Comissão Técnica Consultiva tem representado uma contribuição extremamente valiosa para a direcção do Museu que, neste momento, nos é muito grato tornar público.

A actuação da Comissão Técnica Consultiva tem-se revelado de tal forma promissora que, para lhe dar mais ampla capacidade, se espera dentro de dias incluir mais dois distintos membros, o tenente-coronel Nuno Valdez dos Santos que se tem dedicado há longos anos ao estudo do armamento antigo e o arquitecto Quirino da Fonseca, erudito arqueólogo, com larga experiência de problemas de museus a quem se deve a criação do Museu da Ilha de Moçambique, merecedor da admiração de todos que tiveram oportunidade de o conhecer.

Para terminar permito-me fazer um convite à colaboração de todos que se interessam por que o Museu seja um centro cultural condigno e motivo de prestígio da Marinha. Na realidade, não temos dúvidas que as iniciativas individuais poderiam representar uma contribuição importante para a valorização do Museu quer se revestissem da forma de doações ou empréstimos de valores históricos e artísticos, quer se concretizassem em colaborações voluntárias com trabalhos de investigação histórica ou outras tarefas que o Museu de Marinha tem premente necessidade de levar a cabo.

E. Ricou
C/alm. RA

Voz da Abita

Do "Pezinhos", cabo M, voltámos a receber correspondência que transcrevemos:

"Nasci e fui criado numa região privilegiada de vinho — o Dão — e desde muito novo me acostumei a apreciá-lo e a distinguir o bom do mau. Sem vaidade, considero-me quase um perito na matéria e não tenho vergonha em confessar que rarissimamente bebo água. Reconheço que é um líquido precioso mas só para regar as terras, para saneamento, para banhos ... nunca para beber.

"E sendo eu assim, não admira que me tenha interessado tanto por esta recente notícia dos jornais: *Segundo anunciam estatísticas industriais italianas, os maiores bebedores de vinho do mundo são os franceses, com 104,1 litros por cabeça e por ano, seguidos dos portugueses com 96 e dos italianos com 85.*

"Claro que esta coisa de estatísticas tem que se lhe diga ... Se dois amigos vão a um restaurante, mandam vir um frango, um come-o todo e o outro fica a olhar para ele, a estatística afirma que ... cada um comeu meio frango!

"Com o vinho sucede uma coisa parecida; enquanto alguns portugueses nem o cheiram, por falta de gosto ou por sofrerem do estômago, outros bebem por si e por eles, beneficiando depois da estatística que atribui a outros parte do que ele bebeu.

"Os anti-vinho nacionais (anti-alcoólicos creio que somos todos)

embandeiraram em arco com a notícia e proclamaram que é uma vergonha para nós, que nunca aparecemos à cabeça de coisa nenhuma, sermos tão bem classificados na *copofonia mundial.*

"Ora eu, sinceramente, não vejo razão para tanta exaltação, até porque estamos muitíssimo bem acompanhados, pela França dum lado e a Itália do outro, dois países que, toda a gente sabe, serem dos mais civilizados. E depois, que culpa temos nós de ter nascido neste paraíso que produz bebidas tão boas?! Haverá coisa melhor para acompanhar um bom bife que uma garrafa de tinto? E para uma caldeirada bem picante, que coisa melhor que um branco maduro?! E o verde? E o Madeira? E o Porto?

"Em tempos, ia eu de viagem para Angola num aviso de 2.ª classe e passou-se esta cena: *Todo o pessoal ia ser vacinado, creio que contra a febre amarela, e o médico mandou avisar a guarnição de que não se podia beber vinho durante um período que, julgo, era de 24 horas.*

"A certa altura, estando o médico no seu camarote foi ter com ele um cabo fogueiro, perguntando se aquele aviso era mesmo a sério. Perante a resposta afirmativa do doutor declarou que, nesse caso, para ele só havia duas soluções: ou não ser vacinado arriscando-se a morrer de febre amarela, ou era vacinado e arriscava-se a morrer na mesma porque não podia passar sem o vinho ...

"Perante tão perentória declaração, o médico resolveu correr o risco. Mandou-o embora, recomendando-

-lhe que não dissesse nada a ninguém e fizesse os possíveis por beber pouco!

"E o nosso cabo fogueiro não morreu, ao contrário do que podia ter sucedido se tivesse bebido água ..."

De algumas cartas recebidas, anotámos:

De Fernando Moreira Lopes dos Santos, 1.º-sarg. CE, do Centro de Comunicações do Estado-Maior-General das Forças Armadas, uma carta em que "acusa" o cabo "Pezinhos", que aliás enaltece, de ver a Marinha de fora para dentro, quando deveria também vê-la de dentro para fora, no sentido de a dar a conhecer ao país.

Na sua opinião "há um verdadeiro manancial de coisas a revelar para levar os cépticos e os críticos baratos a saberem o que é e para que serve a Marinha".

E a seguir faz uma série de perguntas: O que são e qual a finalidade do Clube Militar Naval, do Clube do Sargento da Armada e da Casa do Militar da Armada; quais os seus fins culturais, sociais, etc.; se são frequentados ou não; se têm alguma semelhança com os "Seamen's Clubs"; quanto aumentou Portugal com a extensão das águas territoriais para 200 milhas e qual o tipo de navios mais adequado para a sua fiscalização, etc., etc.

N. R. — Consultado o cabo "Pezinhos", diz-nos ele que a maior parte destes assuntos já foram tratados na Revista, apresentando como exemplo a questão das 200 milhas que mereceu já vários artigos. Quanto ao resto afirma, que, sendo apenas um modesto cabo de Manobra dificilmente poderá abordar esses temas, que aliás estão abertos a quem os queira pormenorizar na Revista que normalmente aceita, e agradece, a colaboração que todos lhe queiram dar.

De Afonso Ribeiro, do Laranjeiro, Almada, uma carta em que afirma ser um civil de 17 anos de idade, assinante e apaixonado leitor da Revista "desde que soube da sua existência".

Tece elogiosas referências à Revista, afirmando "ser uma revista não para ser lida só por marujos, mas por todos os portugueses" e felicita o Corpo Redactorial pelo trabalho produzido.

Tendo adquirido todos os números atrasados da Revista, lamenta ficar com a colecção incompleta por se ter esgotado o n.º 1, ciente de interpretar o desejo de muitos, suger que se faça uma reedição desse número.

—

N. R. — Temos pensado muito no assunto mas a reedição fica muito cara e teria de ser vendido cada exemplar por um preço incomportável para a maior parte das "parcas bolsas dos marujos" ... No entanto, continuamos a procurar uma solução que satisfaça a todos.

De Luís Fernando M. Borralho, ex-mar. FZE, de Arraiolos, uma carta em que manifesta o seu total apoio à ideia da formação de uma associação de antigos fuzileiros, expressa no n.º 71, e o desejo de que os seus ex-camaradas e "filhos da escola" lhe escrevam para o Hospital Concelhio de Arraiolos — Alto Alentejo.

—

N. R. — Quanto à possibilidade de ser reintegrado na Armada, queira esclarecer-se junto da 3.ª Repartição da Direcção do Serviço do Pessoal — Praça da Armada — Lisboa.

De Adriano Barbosa Resende, Rua da Restauração, 114-1.º — Estarreja, uma carta pedindo que a Revista torne público que ele, "O Estarreja", sugere que os "filhos da sua escola", à semelhança de outros, organizem o seu primeiro encontro. Que todos os que estiverem interessados lho comuniquem para a morada indicada, fazendo propaganda junto dos camaradas com quem estão em contacto.

Termina dizendo: "espero, a partir de agora e com a ajuda de todos, organizar esse encontro — o primeiro em dez anos —, pelo qual certamente todos anseiam".

De Rafael Coelho da Silva, 1.º-sarg. FZ, uma carta e uns versos que vão ser apreciados pela Redacção e publicados se lograrem aprovação.

—

N. R. — A grande quantidade de versos que nos são enviados para publicação torna muito difícil a escolha e só os que são julgados de qualidade é que são publicados.

Do 2.º-ten. SG João Baptista Trindade Coelho, do Feijó, uma carta e um recorte de jornal, tudo referindo o salvamento feito pelo contratorpedeiro "Lima", durante a II Guerra Mundial, no mar dos Açores, de 118 náufragos americanos. Gratos ficaremos pela descrição pormenorizada do evento que, sabemos, ocorreu em situação verdadeiramente dramática dado ter sido levado a cabo em condições de mar tempestuoso.

Do ex-mar. monitor José Florim, o "Fadinhos", de Matosinhos, um postal que diz, relativamente ao atraso da Revista de Outubro: "Fizeram-me sofrer durante 16 dias à espera da Revista ... Cheguei a pensar que tinha acabado e até telefonei para a Capitania ..."

De José Manuel Ferreira da Silva, A-dos-Ferreiros, Arrancada do Vouga, a seguinte carta:

"Ao ler a última carta do cabo "Pezinhos" sobre a viagem de comboio à Beira, lembrei-me de descrever uma que fiz ao Algarve.

"Há muitos anos que desejava passar uns dias naquela região e só agora se proporcionou ocasião. Antes de mais quero afirmar que o facto não significa que eu seja um burguês, como alguns camaradas me chamaram ...

"Bom, vamos à viagem. Eu, minha mulher e respectiva sogra saímos de Águeda por volta das 19.00 horas do dia 30 de Setembro e fomos andando estrada fora sempre com os olhos postos em qualquer café onde pudessemos ver a *Gabriela,* pois que sem isso é que não podíamos passar!

"Perto da hora, entrámos num modesto café onde vários fregueses fingiam tomar qualquer coisa na mira, também, da *Gabriela.*

"A minha sogra, que não ouve lá muito bem, refilava porque a TV estava baixa e a dona do restaurante pô-la mais alto, exactamente na altura em que o jagunço *Xico-Xicão* surpreendia a *Orora* com o *Tonico Bastos.* A criada do restaurante vinha volta e meia a correr da cozinha dar uma espreitadela e fazer os seus comentários.

"Terminado o episódio, *levantámos ferro* e seguimos a nossa rota. Até Leiria não se falava noutra coisa: *A Mariquinha vai morrer, coitadinha ... que vergonha para o Tonico ir montado num cavalo, embuçado e a reboque do Xicão ... que grande actor é aquele velho coronel Ramiro ... (...)".*

—

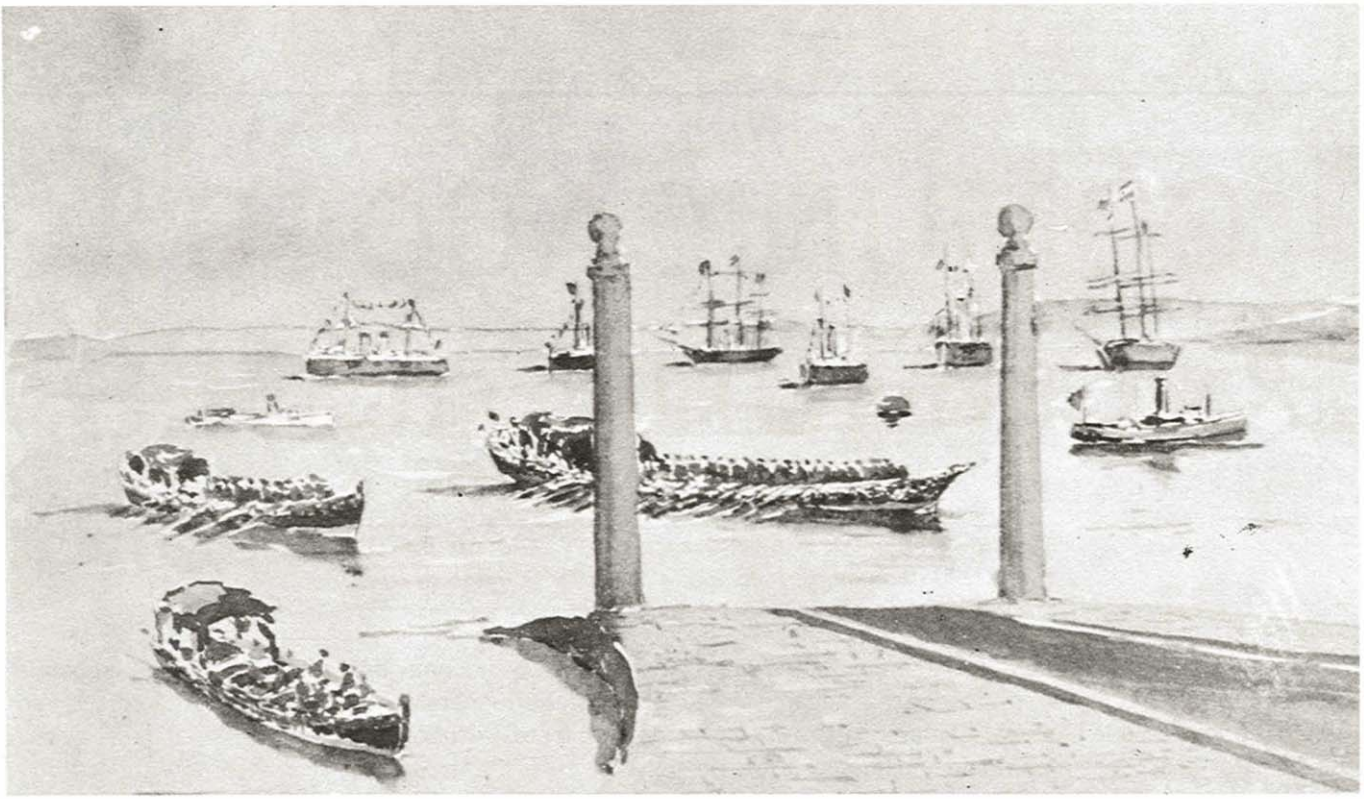
N. R. — Pede-nos o autor desta carta para perguntar ao cabo "Pezinhos" se se pode considerar burguês só por ter ido ao Algarve e qual a sua opinião acerca da "Gabriela".

Diz este, que isso de burguês tem muito que se lhe diga e depende de muita coisa. Por exemplo; há muitos doutores, oficiais das FA, professores, etc. a ganhar muitíssimo menos que outras pessoas com menos categoria social; qual deles é o burguês? O doutor ou o oficial que aperta o cinto e passa a vida a contar os patacos ou o outro que come do bom e do melhor?

Quanto à "Gabriela", diz que foi o melhor programa que a nossa TV deu até hoje. Aquilo sim, aquilo é que são actores, aquilo é que é representar, aquilo é que entra na alma do povo!

CONFRATERNIZAÇÃO DO RECRUTAMENTO DE 1937

Pede-nos a respectiva comissão organizadora para informarmos os interessados que o almoço de confraternização do recrutamento de 1937 se realiza no próximo dia 15 de Janeiro corrente. As inscrições podem ainda ser feitas através de Luciano de Oliveira, na Liga dos Combatentes (Telef. 36 82 45), ou dos "filhos da escola" 1.º-ten. SG Macedo, Gilberto, Resende, Álvaro (7293), Castro, Saavedra e Calado.



O bergantim real conduzindo o rei Carlos V de Espanha apresta-se para atracar no Cais das Colunas. (Aguarela do comandante António Aloísio J. A. F. Pinto Basto)

Bergantim Real

A fotografia que publicamos na capa deste número é do modelo do bergantim real, exposto no Museu de Marinha. O original, que também ali se encontra em exposição, foi construído em 1873, no velho Arsenal da Marinha. A sua beleza e magnificência, quer no aspecto da construção naval quer na decoração, muito honra os artistas portugueses da época.

Por nos parecer de interesse, vamos historiar as suas actividades de que temos conhecimento ao serviço da Armada e da Nação.

Em 1880, arvorando a insígnia do grande almirante das Índias, transportou para Belém, com destino aos Jerónimos, as ossadas de Vasco da Gama e de Camões.

Em Julho de 1901, transportou o rei D. Carlos e a rainha D. Amélia para terra, no regresso da sua visita à Madeira e Açores.

Em Abril de 1903, conduziu ao Cais das Colunas o rei Eduardo VII de Inglaterra, na sua visita oficial a Lisboa, a bordo do iate real "Victory and Albert".

Em Dezembro do mesmo ano, foi utilizado para o desembarque no Cais das Colunas do rei Carlos V de Espanha, durante a sua visita ao nosso país. Também transportou para bordo do cruzador "Carlos V" os soberanos portugueses, aos quais o rei de Espanha ofereceu um banquete de honra naquele navio.

Em Março de 1905, conduziu a bordo do iate real "Victory and Albert" a rainha Alexandra de Inglaterra, terminada a sua visita a Portugal.

Poucos dias depois, foi utilizado na chegada do imperador Guilherme II da Alemanha na sua visita a Portugal, a bordo do cruzador "Hambourg".

Ainda no mesmo ano, em Outubro, transportou o presidente da República Francesa Emille Loubet a bordo do cruzador "Leon Gambeta", de regresso ao seu país depois de visitar oficialmente Portugal.

Em Novembro de 1920, foi utilizado na visita oficial que os reis da Bélgica Albert I e Elisabeth fizeram ao nosso país.

Ultimamente, em Fevereiro de 1957, conduziu do iate real "Britannia" ao Cais das Colunas, a rainha Isabel II de Inglaterra, acompanhada de seu marido o duque de Edimburgo.

É esta a história do bergantim real no que diz respeito a serviços prestados.

Quanto ao seu magnífico modelo, exposto em sala de proporções mais adequadas do que aquela que contém o original, também tem a sua história.

Foi legado ao Museu de Marinha pelo benemérito Henrique Manfroy de Seixas. Desenharam-no João Rodrigues dos Santos, em construção naval, e Nunes da Silva, em ornato. A execução deve-se aos modeladores Artur Baptista dos Santos, na parte de carpintaria, e ao mestre João Ricardo da Silva, na talha. Outro colaborador foi o artista Horta e Costa, que cinzelou o mastro do pavilhão real, os lanternins e as maçanetas da camarinha. Finalmente, a maravilhosa reprodução da pintura deve-se ao grande artista mestre Bernardino.

Luís António Marques
Mestre aposentado do QPCMM

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Dando sequência a esta rubrica, iniciada no n.º 68, apresentamos hoje mais algumas curiosas mensagens ...

21 — Quase perdida no meio do Atlântico, entre vagas alterosas (para o seu tamanho), a pequena embarcação à vela desconhecia a sua posição, e determiná-la seria muito difícil. Por isso, o avistamento na linha do horizonte do enorme e moderno paquete que, rápido, cruzava as águas, era uma aparição oportuna. Alterando o rumo para ir de encontro ao paquete e, quando já bem próximo, o pequeno iate "gritou" lá para cima, para o navio gigante (que entretanto abrandara a sua marcha depois duma troca de sinais adequados) e por meio dum equipamento de radiotelefonia:

= SOLICITO DETERMINE MINHA POSIÇÃO =

O navio de passageiros estava dotado dum moderno equipamento electrónico de navegação, que lhe possibilitava calcular a sua posição com grande rapidez e extraordinária precisão; daí a razão da mensagem irónica que dirigiu à "casca de noz", pelo mesmo meio de comunicação:

= DIGA SE PRETENDE SUA POSIÇÃO REFERIDA À MINHA PROA, A MEIO-NAVIO OU À MINHA POPA =

22 — O comandante da flotilha de escoltas oceânicos era um daqueles homens que dificilmente agradam à maioria das pessoas que lidam com ele, e isso devia-se, entre outras coisas, à mania de fazer constantes perguntas por tudo e por nada; preocupava-se muito com o pormenor das pequenas coisas, que quase sempre não tinham interesse.
Os comandantes dos navios da sua flotilha evitavam-no, está bem de ver.
Um dia, uma das fragatas do seu grupo largava para o mar no cumprimento de determinada missão de duas semanas, e o tal comandante, como sempre "preocupado" com pormenores que a mais ninguém interessavam no momento, mandou perguntar:

= COMO ESPERA FICAR QUANDO REGRESSAR À BASE? =

O comandante da fragata ainda tentou redigir uma ou duas mensagens com a resposta mais provável (àquela distância, ele fazia lá ideia da futura situação do navio!), mas o aborrecimento que a pergunta lhe provocou era tão notório, que decidiu responder assim:

= ESPERO FICAR COM 110 METROS DE COMPRIMENTO, COMO DE COSTUME =

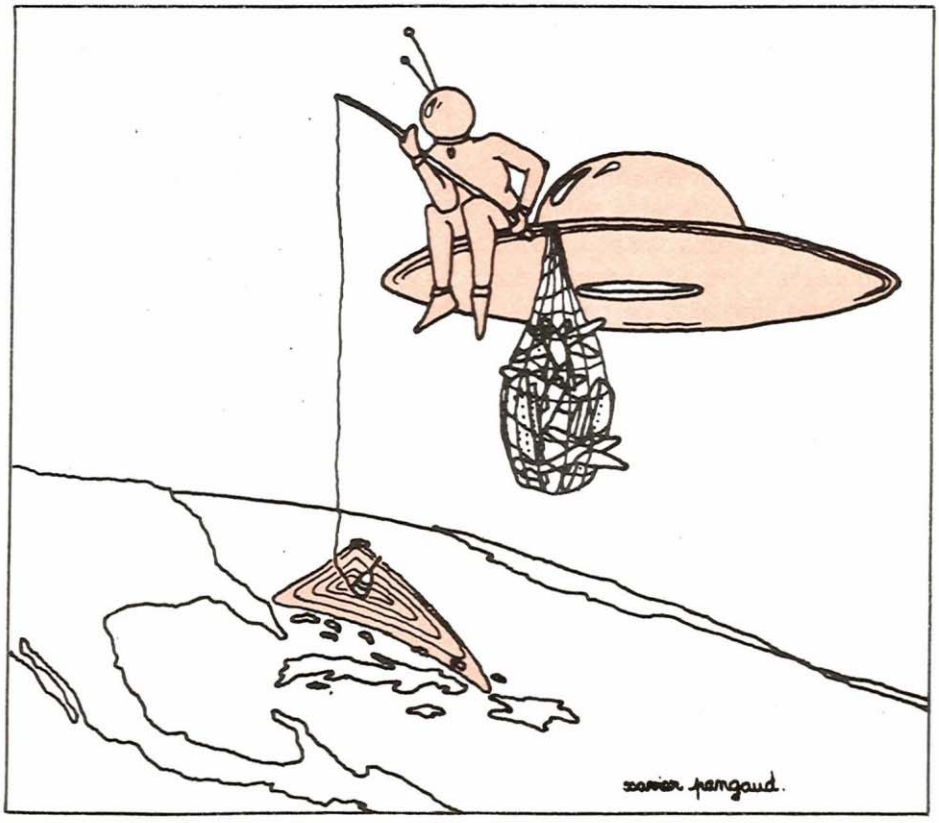
23 — Os navios navegavam muito juntos e a execução da próxima manobra requeria por isso o máximo cuidado para evitar qualquer acidente. Houve uma precipitação por parte do "destroyer", em resultado da dificuldade da manobra acabada de realizar, e deu-se a colisão, relativamente violenta, com a fragata em companhia, e com nítidas culpas para o "destroyer".
O comandante da fragata abalroada, sentindo o desânimo e as preocupações que iam na alma do seu camarada, experimentado marinheiro e "filho da escola", mandou transmitir uma mensagem perguntando:

= E AGORA QUE PENSA FAZER ? =

A resposta do comandante do "destroyer" veio assim, cheia de humor na sua singeleza:

= COMPRAR UMA HORTA =

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.



O maior mistério do nosso tempo
O Triângulo das Bermudas

Uma expedição sovieto-americana vai tentar desvendá-lo

Bem se diz que não há duas sem três ... Efectivamente, a nossa Revista já abordou o assunto nos seus números 60 e 61, respectivamente de Setembro e Outubro de 1976. Mas o tema é inesgotável e desta vez, além de acrescentarmos alguns casos, voltamos a ele para informar que uma expedição constituída por cinco navios soviéticos e cinco americanos vai investigar no local se realmente existe alguma coisa.

É que ninguém esqueceu ainda o desaparecimento simultâneo de cinco bombardeiros americanos "ITB Avenger" e do "Martine Mariner" enviado em sua busca. Da forma como tudo se passou dá a impressão de que os seis aparelhos se volatilizaram!

Diz-se que milhares de homens e centenas de navios e aviões ali desapareceram, depois de 1945, sem deixar rasto.

Sabe-se que há aberrações magnéticas em muitos pontos da Terra, mas nas Bermudas elas atingem um alto grau, e já o famoso aviador Charles Lindbergh assinalou em 1928, que ao voar no local, as duas agulhas magnéticas do seu avião davam indicações erradas. As explicações para todos estes fenómenos não têm faltado: desmaterialização súbita devida a uma interferência energética sideral e cósmica, desvio no "continuum" Espaço-Tempo, transformação interdimensional através de um canal de passagem onde as vítimas terão entrado sem possibilidade de sair, seres extra-terrestres em acção, etc., etc. Há até quem não acredite em nada do que se diz ...

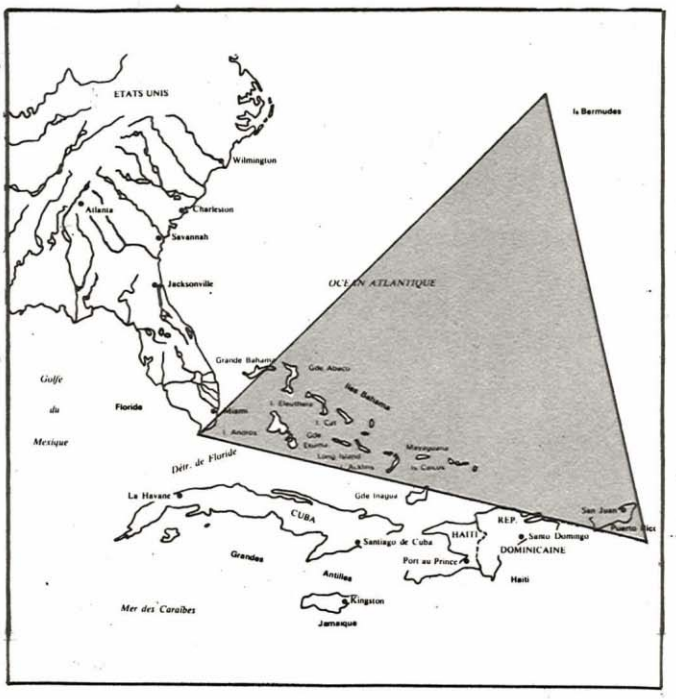
Os navios da expedição, que toma o nome de código "Polymode", vão, durante um ano, estudar correntes, redemoinhos, magnetismo, meteorologia, geoquímica, etc. Um deles, o "Victor Bugaev", encontra-se já no local, em permanente ligação rádio com o posto de comando da expedição, que é financiado pelo Massachusetts Institute of Tecnology.

A importância da expedição e as verbas atribuídas, mostram bem que se acredita que alguma coisa de anormal se passa no sinistro triângulo! Bem sabemos que há lugares malditos em quase todos os mares, para os marinheiros claro, mas o Triângulo das Bermudas é o mais citado e tornou-se um fenómeno preocupante para o mundo.

Consta que um navio de guerra detectou no sonar uma pirâmide de 128 metros de altura e 164 de base, situada a uma profundidade de 900 metros. Como esta pirâmide está situada na mesma latitude da de Guizeh do Egipto, o caso leva-nos logo a pensar na lendária Atlântida!

O caso mais fantástico, porém, até hoje revelado acerca do triângulo maldito foi descrito na respeitável revista "Heliflash". Trata-se da pasmosa aventura vivida pelo piloto de um avião ligeiro "Cessna" que ao sair de uma

camada de nuvens abalroou, com uma asa, um outro avião, dum estranho tipo da Segunda Guerra Mundial, pilotado por um aviador equipado à época. O embate não teve consequências e conseguiu aterrar, são e salvo.
Tentou então saber a identidade de tão obsoleto aparelho e constatou, com espanto, que não havia nenhum avião daqueles registado na zona ou nos países vizinhos. O caso era já de pasmar mas ... Passados tempos, soube que num local das redondezas tinha sido encontrado, escondido debaixo de algumas toneladas de palha, um avião do tipo que ele tinha abalroado, o qual dava indícios de ali estar há muito tempo.
Efectivamente, o último registo do diário de bordo datava de há mais de cinquenta anos e ... fazia referência ao terror do piloto por ter abalroado um engenho metálico em pleno céu!
Mas o mistério ainda não acaba aqui. Os inqueridores descobriram no aparelho traços da tinta do avião moderno!
E o artigo do "Heliflash" termina perguntando: será possível que, nalguns casos, a barreira do passado ou do futuro se entreabra e certas pessoas se vejam, contra a sua vontade, projectadas no tempo?



(Tradução livre dum artigo do "TAM" n.º 338, de 22 de Setembro de 1977, pelo c/alm. Malheiro do Vale).

Numismática e Medalhística

CEITIS (conclusão)

D. MANUEL I

Representação do escudo ligeiramente diferente do usado em D. João II (menos agudo) e, para o fim do reinado, passa a ser representado com base redonda; ligeiras variações na representação das torres, aparecendo mais isoladas e por vezes ladeadas de arruelas.
As legendas são exclusivamente com o nome do rei e seus títulos.
Peças raras deste reinado: as catalogadas com os números EI–58, "ceitil" híbrido, EI–62, "ceitil" coroado (note-se o escudo das quinas incorporado num escudo com sete castelos tal como o "ceitil" coroado de D. João II — II–J2–57, já citado) e o raríssimo "ceitil" coroado EI–67 com letras árabes no reverso cuja tradução é Manuel, rei de Portugal. Na minha colecção há exemplares de um "ceitil", que reputo raro, em que o traço de fecho superior não é recto mas constituído por dois arcos cujo bico é virado para cima (escudo suíço) e "ceitis" que não considero raros, de escudo redondo, não referenciados em Ferraro Vaz, semelhantes aos de D. João III — J3–303.

D. JOÃO III

Seguindo a evolução já processada na numaria de D. Manuel I, as torres apresentam-se sob outras expressões de gravura; o escudo que no começo do reinado foi representado com quatro castelos a cantonar os escudetes, deixa de o

ser, bem como o ordinal III que passa a ser substituído pelo algarismo árabe 3 (como é do conhecimento geral, data dos meados do século XVI a introdução em Portugal dos algarismos árabes).

Legendas construídas exclusivamente pelo nome do rei e pelos seus títulos. Círculo lisos ou de pérolas, envolvendo o escudo e as torres, que de futuro, no reinado de D. Sebastião, como veremos, desaparecerão deixando o escudo e as torres livres dentro da legenda. Notem-se os 3 "ceitis" híbridos J3–199, 200 e 210, os raríssimos "ceitis" J3–208, com quinas soltas, isto é, sem escudo e sem círculo em volta das torres, prenunciando a evolução acima referida e o "ceitil" coroado J3–212, com o escudo das quinas cercado por sete castelos. Todos estes espécimes são extremamente raros.
Do meu conhecimento e na minha colecção existe ainda um híbrido coroado, com o nome I. EMANVEL do lado do escudo e de IOHANES na face das torres. Escudo com sete castelos.

Ainda no meu conjunto de moedas de D. João III se encontram: outro "ceitil" híbrido, não referenciado em Ferraro Vaz, pois apresenta o escudo arredondado e torres como J3–200, um "ceitil" coroado com duas grandes arruelas dum e doutro lado do escudo cuja coroa é muito diferenciada da representada em Ferraro Vaz e um outro "ceitil" com um pequeno escudo coroado e com torres igualmente bem diferentes. Note-se ainda no catálogo a falta de um "ceitil" do tipo de J3–207 em que a legenda do lado das torres é PORTUGAL; e, para terminar, quero referir um curioso e raro "ceitil" em que a legenda IOANES. 3. começa do lado esquerdo das torres em baixo; o escudo é constituído pelo escudete das quinas, tendo em volta sete torres, como é uso nos "ceitis" coroados.

D. SEBASTIÃO

Continuação no estilo das moedas de D. João III já citadas J3–208; legendas com o nome do rei, por vezes seguido do anverso para o reverso para completar o título, por exemplo:

SEBASTIANVS.I.R.P. no anverso, seguida de ALGARBIORUM ou PORTUGAL no reverso.
Os "ceitis" deste reinado são muito raros, na generalidade, do que os dos outros reinados, e mais diminuídos em módulo e peso.
No catálogo não se encontra relacionado um "ceitil" cuja legenda do lado do escudo é REX PORTUGAL e que julgo relativamente raro.

(Eng.º Paulo de Lemos in "Moeda")
AFAC

Terminologia Naval

FLOR — Carneiro; carneirada; conjunto de pequenas vagas provenientes do quebrar das suas cristas e originadas pelo vento forte que tenha começado a soprar há pouco tempo.

FLOR DA ÁGUA — A superfície da água; ao lume de água.

FLOREAR — Agitar bandeira ou pano para chamar a atenção.

FLUTUABILIDADE — Propriedade de um navio ou embarcação se conservar à superfície, mergulhando, somente, em parte; é a resultante da força do impulso da água, igual ao volume de água deslocado por esse navio ou embarcação.

FOCINHO — Proa do navio. A parte mais avançada de um cabo ou promontório de grande altura e pedregosa; rosto do cabo.

FOGACHO — Emissão intermitente duma luz brilhante. Chama brilhante proveniente de qualquer artifício pirotécnico usada como sinal ou meio de chamamento.

FOGO A DESARVORAR — Tiro de artilharia executado pelos antigos navios de vela contra a mastreação dos navios inimigos com o fim de provocar o seu desarvoramento.

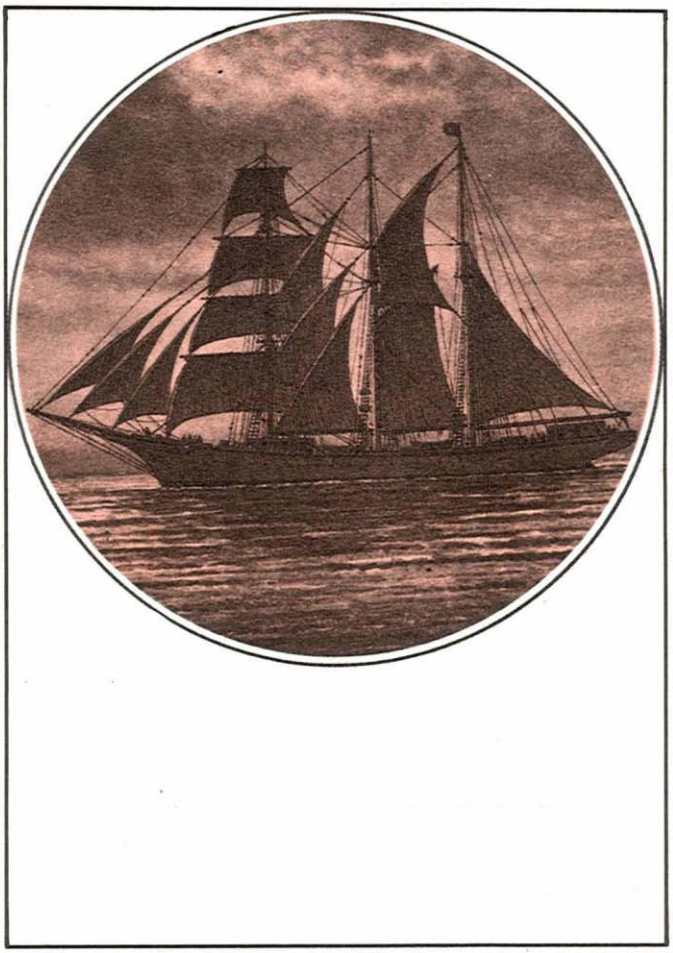
FOGO DE SANTELMO — Fenómeno eléctrico constituído por pequenos eflúvios luminosos que se produzem nos topos dos mastros e em extremos pontiagudos de objectos elevados, originado por descargas lentas de electricidade; entre os antigos marinheiros era conhecido por Corpo Santo, aparição milagrosa de S. Pedro Gonçalves, patrono dos navegantes que, em alturas de tempestade, lhes vinha trazer a bonança. Fogo de S. Marçal.

FOLGAR — Aliviar um cabo; brandear; tornar menos tenso.

FORA — Navegar ou permanecer a grande distância da costa.

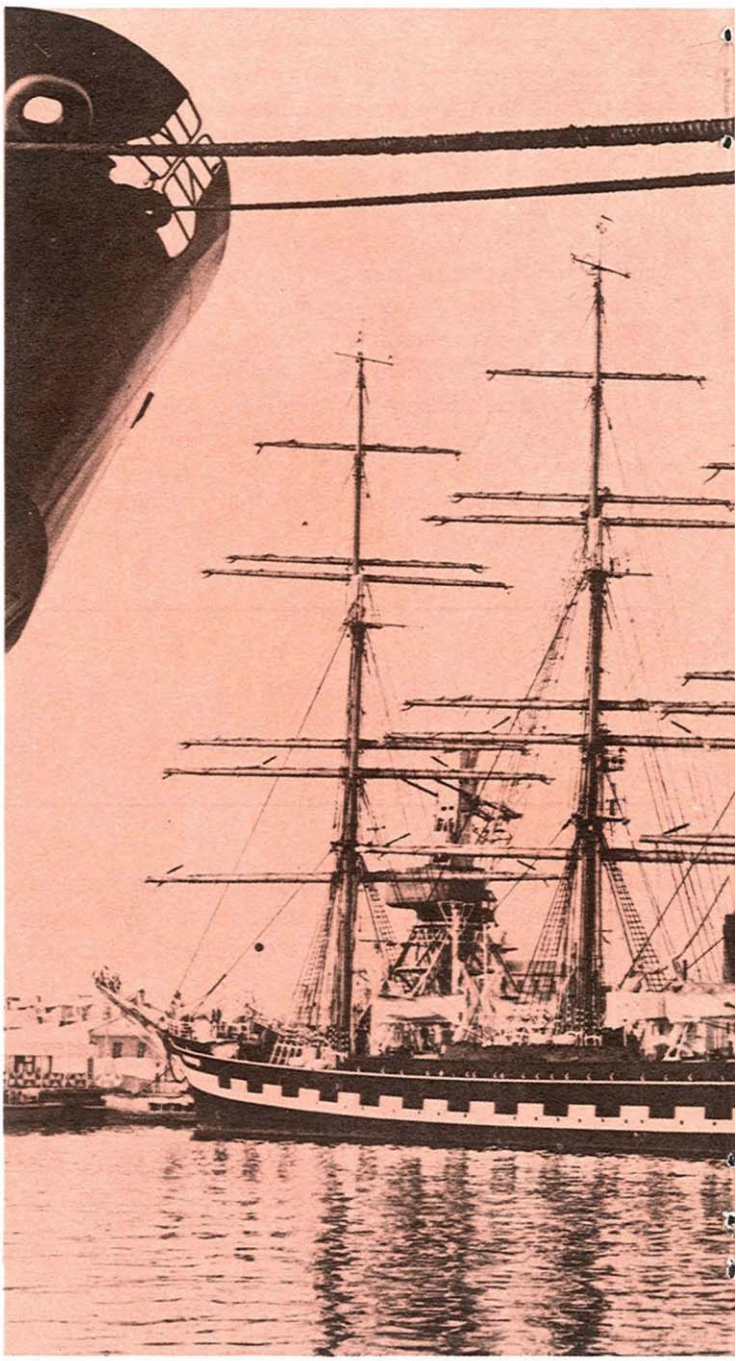
S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Um Museu po
e a antiga "Sagres" a



O lugre-patacho bacalhoeiro "Gazela.I", que em 23 de Maio de 1971 largou de Aveiro com rumo ... ao Museu Marítimo de Filadélfia. (Aguarela de Artur Guimarães).

Na parte SE de Nova Iorque, perto do mercado de peixe em Fulton, existe um Museu de Marinha pouco conhecido por ser recente e ainda estar em formação — o South Street Sea Port Museum. Nele se guardam relíquias de um passado recente, num ambiente de futuro que Nova Iorque sugere a quem a visita. O museu, além de possuir uma escuna de 30 metros, onde se podem dar passeios de três horas no interior da baía, tem em exposição algumas dezenas de modelos de navios à vela e a motor e nele se podem adquirir ferramentas e material para a construção de modelos. Podem também ver-se os alojamentos e a cozinha de uma escuna de Gloucester em que a tripulação vivia praticamente lado a lado com o peixe que pescava. O que torna o museu único no Mundo, é possuir dois grandes veleiros de pano redondo, do tempo em que o comércio marítimo era feito em navios de vela: a barca "Peking" de 4 mastros e o "Wavertree" de 3 mastros. Ambos estão atracados ao cais a 15 metros um do outro e



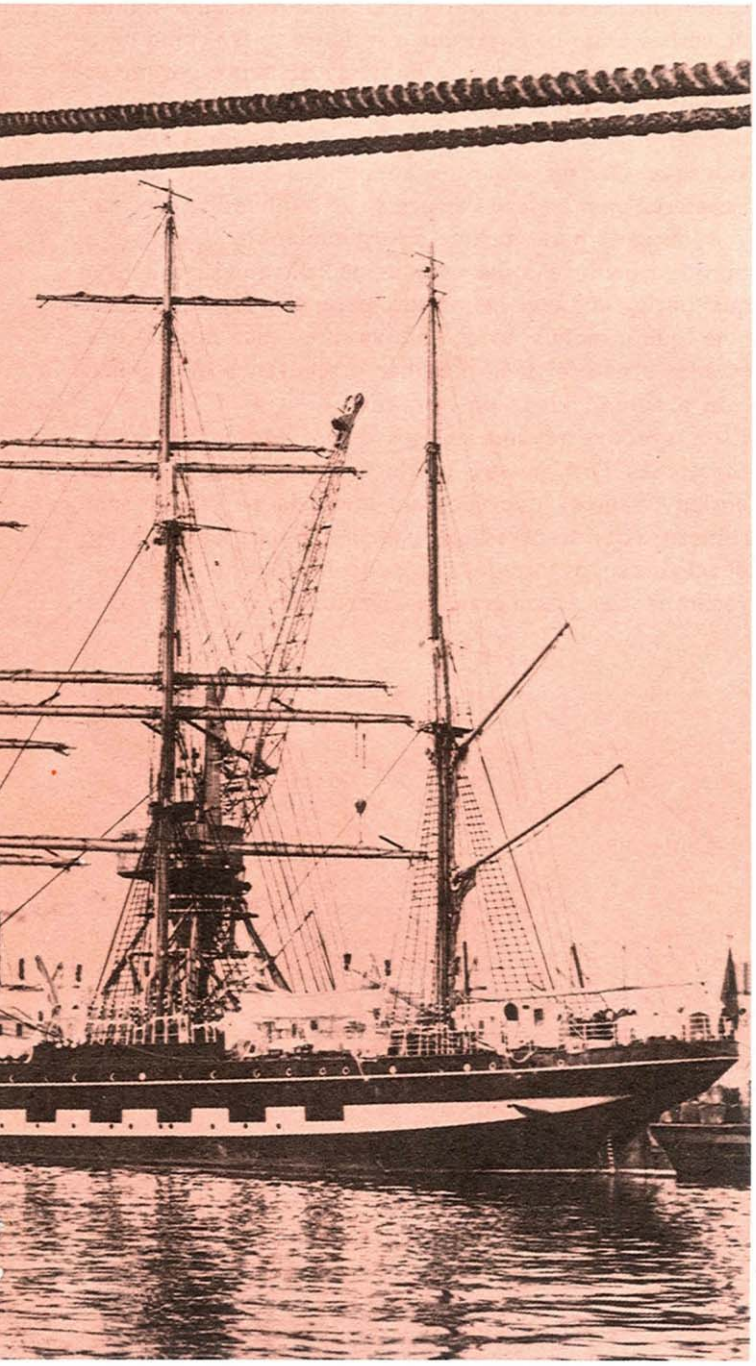
O antigo "Padua", hoje navio-escola soviético "Kruzenshtern", último veleiro de

a serem restaurados. O restauro vem-se fazendo desde há alguns anos porque o museu não dispõe de fundos suficientes e os trabalhos são morosos porque se procura autenticidade no restauro.

O "Peking" foi construído em 1911 em Hamburgo, onde eram fabricados os grandes veleiros que deixaram nome. Todos os que foram feitos para a Companhia F. Leitz, nos

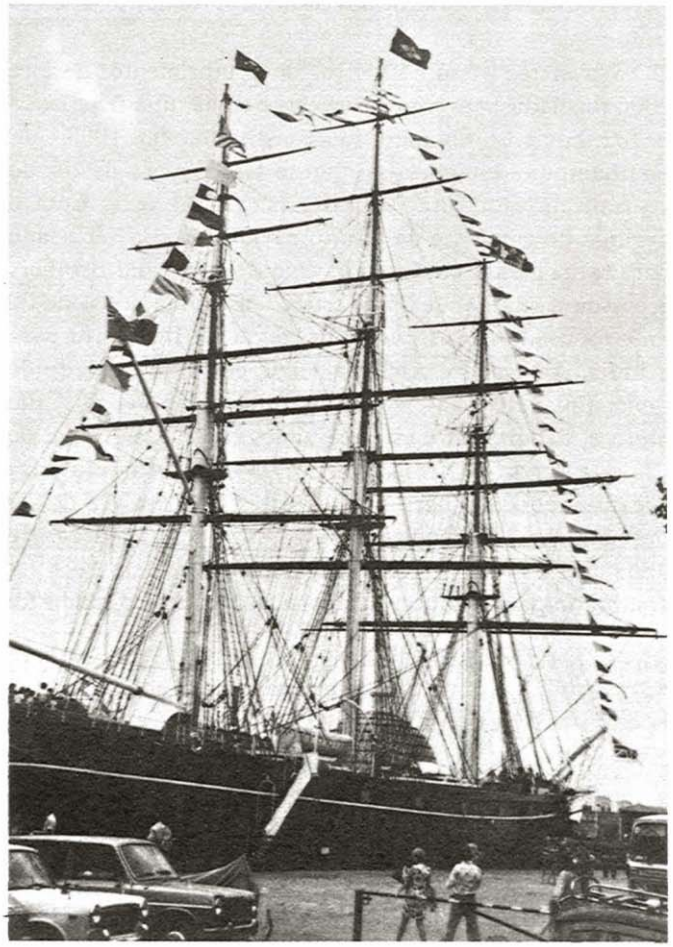
ouco conhecido

a cair no esquecimento



carga construído. (Foto da Agência Novosti).

estaleiros Blohm & Voss tinham um nome que começava por "P" e eram destinados ao transporte de nitratos do Chile e do Peru. O "Preussen" de 11 000 toneladas deve ter sido o maior veleiro que se construiu e tinha cinco mastros. O "Pádua" com quatro mastros foi o último navio de carga à vela a ser lançado e é hoje o navio-escola russo "Kruzenshtern".



A antiga barca portuguesa "Ferreira", hoje "Cutty Sark", que se encontra exposta ao público em Greenwich, Inglaterra.

O "Peking" (irmão do "Pamir" que se afundou em 1957 num temporal ao largo dos Açores, salvando-se seis homens num total de 86) tem 97 metros de comprimento, 3100 toneladas e 32 velas. Fora desenhado para uma tripulação de 32 homens e podia transportar 4700 toneladas de nitrato em sacos.

No fim da 1.ª Grande Guerra, o tratado de Versalhes estipulava que os navios alemães acima de uma certa tonelagem deveriam ser entregues aos Aliados e o "Peking" coube à Itália. Em 1921 foi trazido de Valparaíso para Antuérpia na Bélgica mas, dois anos depois, a Companhia F. Leitz, que entretanto se recompusera, comprou-o (o que já tinha feito com o "Passat") e em 1926 navegava outra vez ao seu serviço com a bandeira alemã. A descoberta de fertilizantes sintéticos fez com que o comércio dos nitratos deixasse de interessar e em 1932 o "Peking" foi comprado pelos ingleses para ser usado como navio-escola e modificado para alojar 100 cadetes.

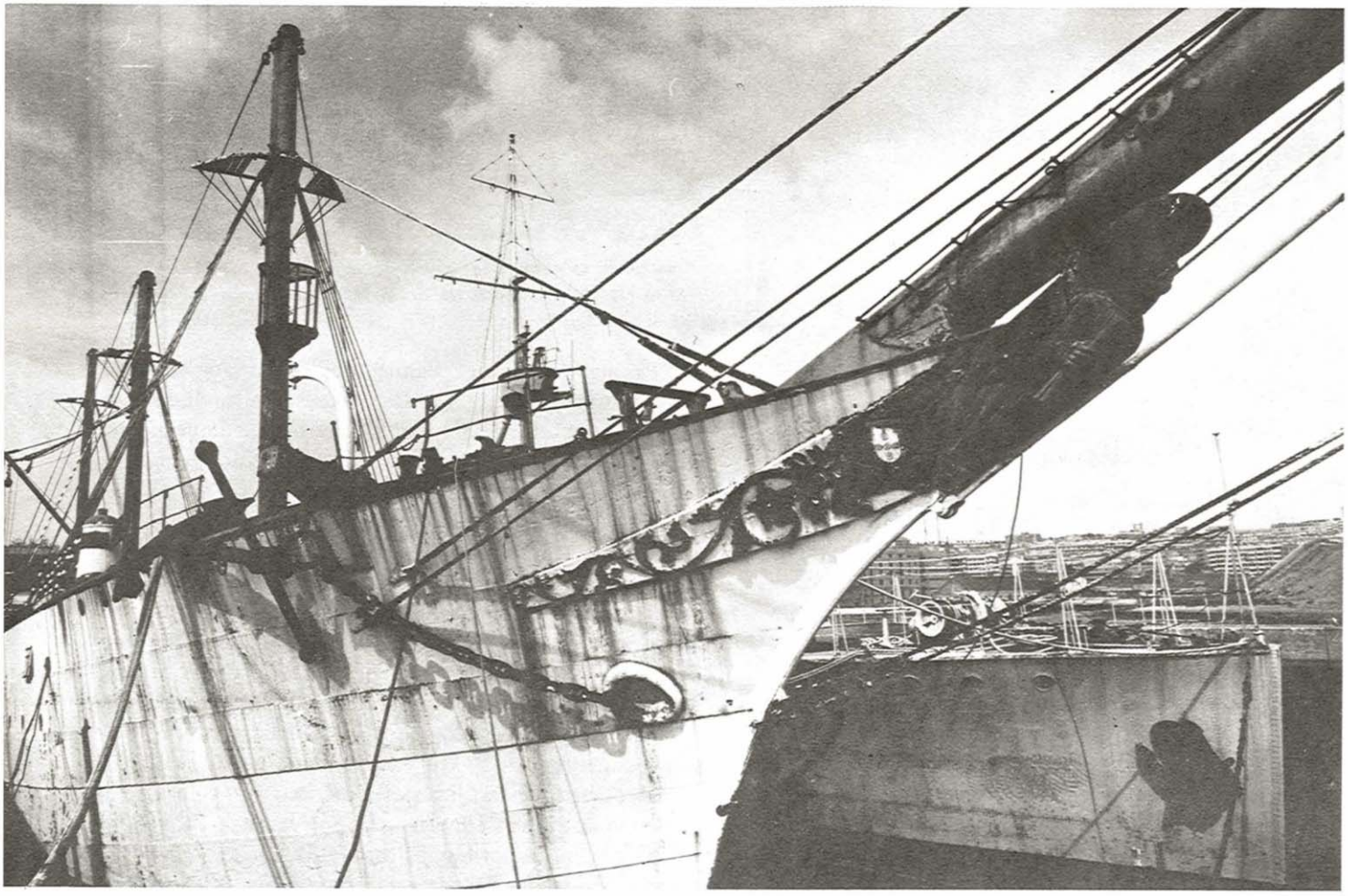
passando a chamar-se "Arethusa". Na 2.ª Grande Guerra foi entregue à Marinha de Guerra inglesa para alojamento de sargentos e o seu nome voltou a ser "Peking". Finda a guerra voltou a ser navio-escola da Shaftsbury Homes até que em 1974, os custos de manutenção forçaram a sua venda e a J. Aron Charitable Foundation comprou-o para a South Street Sea Port Museum. Antes de ser rebocado para Nova Iorque o navio teve de ser docado, várias chapas e milhares de rebites substituídos, as escotilhas fechadas e os mastaréus tirados. O restauro tem sido feito pelos desenhos obtidos nos estaleiros onde fora construído.

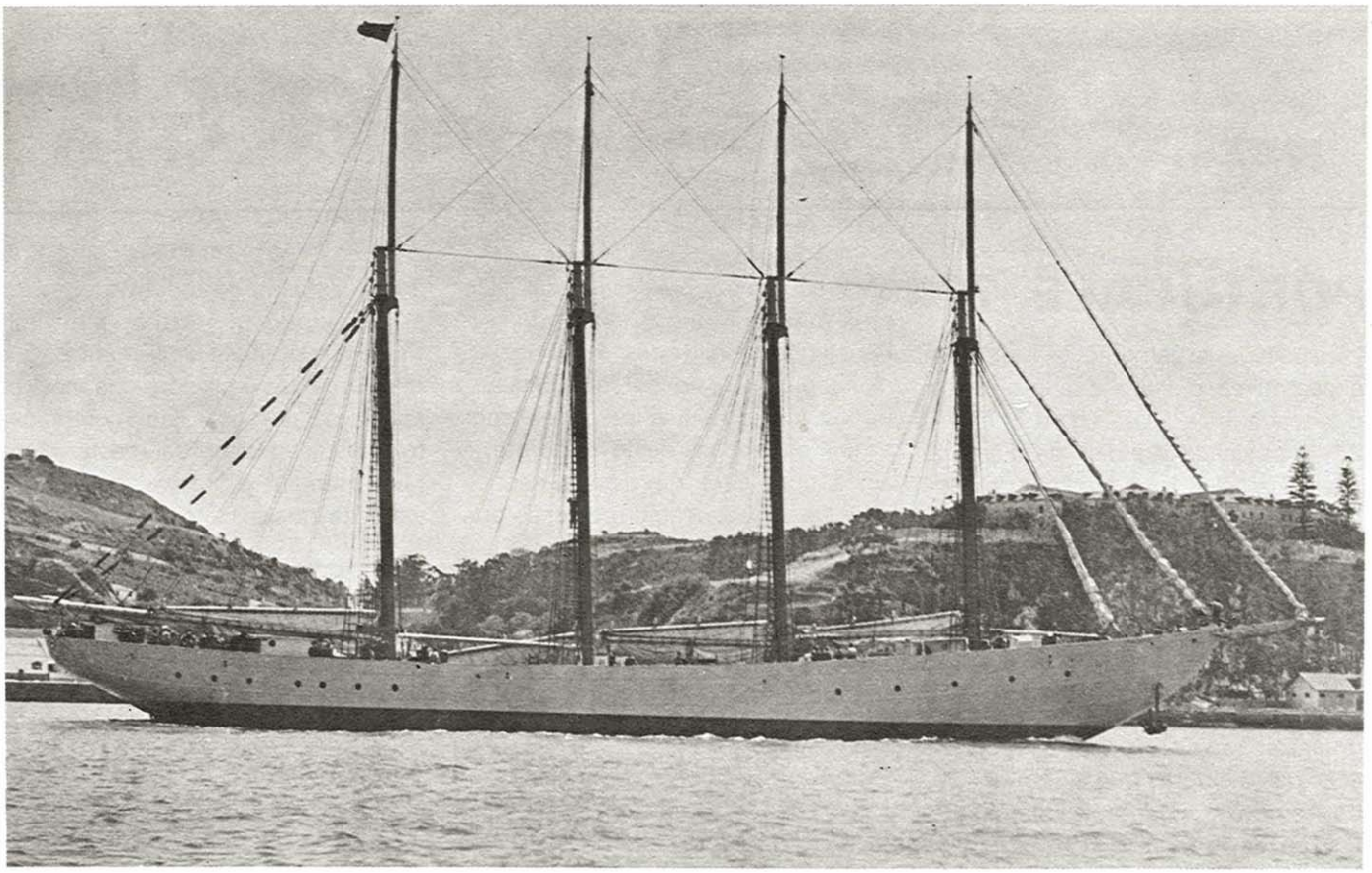
O "Wavertree" tem 84 metros de comprimento, desloca 2000 toneladas, envergava 26 velas e tinha uma tripulação de 32 homens. Quando foi construído, em 1885, em Southampton, chamava-se "South Gate" e era destinado ao transporte de juta da Índia para a Escócia. Com o declínio do comércio da juta, o navio passou a ser usado para carga geral e em 1885 foi vendido à Leyland Brothers e passou a chamar-se "Wavertree". Durante cerca de 20 anos foi usado para transportar carvão de Inglaterra para a Índia, Austrália e América tendo em 1892 mudado de dono. Em 1910 quase se perdeu num temporal no Cabo Horn e, depois disso, esteve 37 anos em Punta Arena, no Chile, a servir de armazém. Em 1948 foi vendido para sucata e rebocado para Buenos Aires mas, em vez de ser desmantelado, foi modificado e passou a ser uma draga de areia com o nome de "Don Adriano" até que em 1958 foi comprado para o museu. Depois de docado e pintado foi rebocado para Nova Iorque em 1970. Como não existem desenhos do navio, o restauro é mais difícil, tendo de se recorrer a planos e fotografias de outros navios semelhantes. O restauro é feito por oito homens e um carpinteiro naval, dirigidos por um inglês que foi cadete no "Peking". As vergas em aço dos papafigos foram doadas por uma firma e os mastaréus e as restantes vergas de madeira, por outra empresa que negoceia em madeiras. O tombadilho está a ser restaurado com madeira que custou cerca de 400 contos.

Curiosamente, o responsável pelo restauro diz que a falta de verbas é um bem, porque o restauro se faz como deve ser, o que não acontecia se houvesse dinheiro, porque os trabalhos se fariam à pressa. Para se ter uma ideia dos pequenos problemas que se levantam nos restauros dos navios que vão ser expostos ao público relata-se o que aconteceu com a escada de acesso ao tombadilho. Nos navios antigos, para melhor aproveitamento do espaço a bordo, a inclinação das escadas não ultrapassava 30°, o que obriga a descê-las virado para elas. Reconhece-se hoje, que a inclinação de 45° permite o uso normal das escadas e não foi fácil conciliar a segurança do público com a autenticidade do restauro.

Estes grandes veleiros antigos que o Museu de South Street Sea Port possui, fazem lembrar o problema da antiga "Sagres" que continua atracada no Alfeite sem solução, a dar despesas, que podem não ser grandes. Mas, devido a isso, os estragos que o decorrer dos anos lhe provocam são de certeza grandes, além do espaço que ocupa e

Aspecto actual do que resta da antiga "Sagres".





O bacalhoeiro "Creoula", recentemente adquirido pelo Governo Português para Museu de Pesca.

de outros problemas, que poderão surgir, quanto mais não seja com a sua remoção, além da obrigação moral de lhe dar um destino apropriado.

Infelizmente, o seu restauro e manutenção excede as nossas possibilidades e é doloroso ir assistindo a uma lenta e inexorável deterioração de um navio-escola onde muitas gerações dos nossos marinheiros tiveram os primeiros contactos com o mar.

Dado o interesse que ultimamente vários países têm mostrado em adquirir veleiros antigos para os seus museus de marinha, não se pode deixar de pensar que seria preferível que um navio tão bonito como era a antiga "Sagres", construída em 1896 no estaleiro de Geestmuende na Alemanha, fosse vendida ou até mesmo cedida para outro museu, o que, além de lhe dar um destino apropriado tornava também mais conhecida a nossa acção no mar aos muitos visitantes que a iriam ver.

Em Inglaterra são já em número apreciável os navios antigos que foram restaurados e estão patentes ao público. O "Cutty Sark", por exemplo, está hoje em Greenwich numa espécie de doca seca, exposto ao público e embandeirado em arco, num espectáculo que é bonito mesmo à distância. Quem o visita fica sabendo, que durante muitos anos navegou com a bandeira portuguesa, tripulada por portugueses — era a então barca "Ferreira" — o que torna conhecida a nossa acção no mar. Desde que o navio foi aberto ao público, já foi visitado por seis milhões de pessoas e, no ano de 1976, o número de visitantes foi de cerca de meio milhão. As entradas, que presentemente custam 25$00, cobrem de longe as despesas.

O nosso bacalhoeiro "Gazela I", um dos últimos a envergar pano redondo, está hoje no Museu de Filadélfia no E.U.A. e foi cuidadosamente restaurado, mantendo-se até as instruções em português...

O restauro e a conservação de navios antigos exigem despesas grandes e a antiga "Sagres", dado o seu estado e tamanho, excede as nossas possiblidades, mas *ainda* possuímos lugres bacalhoeiros em que tal seria possível. Numa visão *romântica mas não trôpega* antevia-se um desses lugres bacalhoeiros, numa doca seca rudimentar, a funcionar como museu de pesca (os porões são muito maiores do que se pensa) na zona privilegiada para o efeito, como é a que fica entre Belém e Pedrouços, perto da Torre de Belém, dos Jerónimos, do Museu de Marinha e da Doca de Pesca... e o navio, embandeirado em arco, consequentemente, a ser visto por quem passasse no rio Tejo e na estrada marginal.

A concretização desta ideia teria aspectos educacionais, culturais e turísticos que não é necessário acentuar. E até era possível. Se não se perder tempo. Porque, daqui a alguns anos (poucos) já não haverá lugres bacalhoeiros em Portugal. Os que restam estão a estragar-se, por já não serem usados. E, se mais tarde, alguém os quiser ver ou estudar, terá de o fazer em museus de marinha de outros países, que melhor procuram manter uma identidade relacionada com o passado, e que os ajude a sobreviver, no futuro, como nações.

António Cardoso
Cap.-frag. RA

N. R. — Este artigo foi escrito em Agosto último. Posteriormente, o Governo Português, em Conselho de Ministros de 19 de Outubro de 1977, autorizou o Ministério da Agricultura e Pescas e a Secretaria de Estado da Cultura a adquirir o bacalhoeiro "Creoula", destinado a Museu de Pesca, como complemento do Museu de Marinha.

Filatelia

PORTUCALE 77

Ultrapassou largamente as melhores expectativas o êxito e a projecção alcançada pela PORTUCALE 77 — 2.ª Exposição Mundial de Filatelia Temática — que, como é do conhecimento geral, esteve patente ao público no Pavilhão dos Desportos do Porto entre 19 e 28 de Novembro último.

De facto, tudo se conjugou maravilhosamente para que tal acontecesse, desde uma primorosa organização, à presença de colecções das melhores que se conhecem no mundo, e ainda aos milhares de visitantes que registou, muitos vindos propositadamente do estrangeiro. Segundo opiniões expressas por responsáveis da filatelia mundial, esta foi sem dúvida a maior exposição temática até hoje realizada, e uma das melhores de sempre, vistas no mundo.

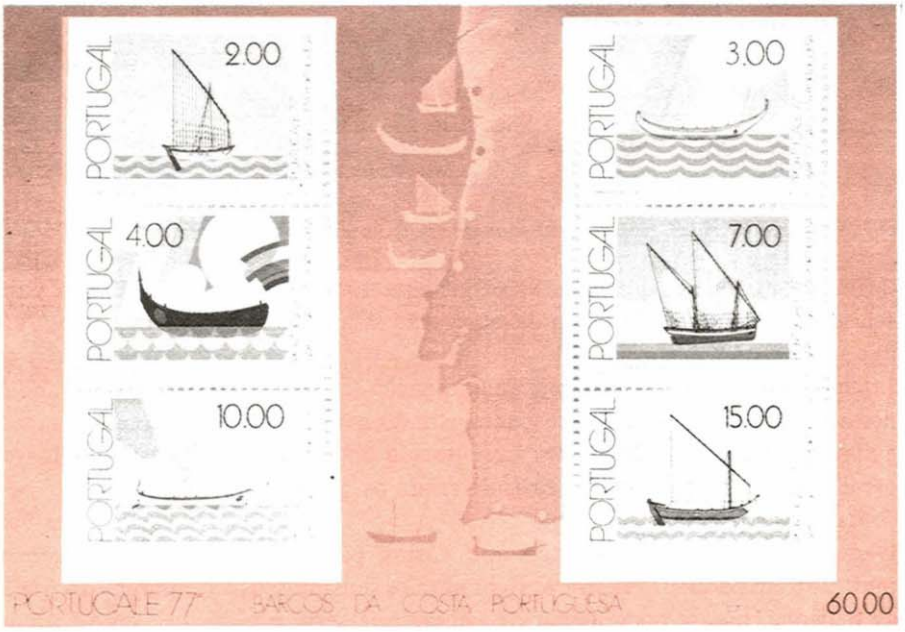
Sobre o valor das colecções expostas, refira-se apenas que elas estavam seguras em oitocentos mil contos e mostravam mais de um milhão de selos e outras peças filatélicas, a permitir um maravilhoso espectáculo onde o pedagógico, a cultura, a arte e uma vastidão de conhecimentos se entrelaçam muito harmoniosamente. De salientar, a presença digna e muito honrosa dos coleccionadores portugueses, que foi realmente brilhante.

Com efeito, apresentando 26 colecções, os filatelistas portugueses viram premiadas 23, o que é realmente notável, tanto mais que, repetimos, estavam presentes muitas das melhores colecções temáticas do mundo.

Assim, ficaram entre nós, uma Medalha de Ouro, com prémio especial, três de "Vermeil", cinco de Prata, sete de Bronze Prateado e outras sete de Bronze, o que mais uma vez confirma o valor dos nossos coleccionadores, aliás já sobejamente patenteado em outras grandes exposições realizadas por esse mundo fora.

Pensamos que todos nós, coleccionadores ou não de selos postais, temos justas razões para nos sentirmos orgulhosos deste brilharete, e ainda com a extraordinária capacidade de organização e projecção que deu à filatelia portuguesa a entidade organizadora, a Associação Portuguesa de Filatelia Temática, que mais uma vez é credora dos maiores aplausos, por mais uma grandiosa manifestação filatélica, desta vez a nível mundial, e a elevar bem alto o valor da nossa filatelia.

NOVOS SELOS PORTUGUESES



Como estava previsto, em 19 de Novembro foi posta em circulação a série comemorativa da PORTUCALE 77, que se fez acompanhar, além dos costumados sobrescrito e carimbo comemorativos do 1.º dia de circulação, de um bloco — que ilustra este apontamento —, uma carta inteira, um inteiro postal e uma prova, esta a preto e branco e integrada no catálogo da exposição.

De sublinhar o facto de ser esta a primeira vez que os Correios de Portugal, país da beira mar e que no mar escreveu páginas maravilhosas da história da humanidade, emitem uma série da temática "Barcos", dos mais apetecidos pelos coleccionadores de selos de todo o mundo.

Embora todo o conjunto tenha boa apresentação e expressividade, em nosso modesto entender ele peca por os selos, a partir dos quais nasceram as outras peças filatélicas que acompanharam a série, apresentarem os motivos de forma estilizada, o que nos parece, em nada os valoriza, na medida em que este género de trabalho não é dos mais apreciados pelos filatelistas.

Não se conclua, porém, desta apreciação muito pessoal, que ficámos decepcionados com estes selos.

O simples facto de eles tratarem do tema "Barcos" e apresentarem tipos de embarcações bem nossas e ainda serem alusivos à maior exposição Filatélica Internacional até hoje reali-

zada entre nós, são razões bastantes para lhes conferir a melhor aceitação, que é fundamentalmente o que mais se deseja.

De qualquer modo, o reparo, para nós, tinha de ser feito.

SELOS DO BRASIL

O Brasil foi, de entre os vários países que assinalaram filatelicamente o PORTUCALE 77, o que o fez mais exuberantemente.

Na verdade, além de uma série de três selos tendo como motivo "Pedras Preciosas" que foi posta a circular no dia da inauguração do certame, utilizou dois carimbos comemorativos, um do 1.º dia de circulação e o outro alusivo à PORTUCALE 77, e ainda um postal máximo colorido, que reproduzimos, o que confere ao conjunto uma grandiosidade e beleza verdadeiramente notáveis.

Aliás, de há anos a esta parte, que os Correios brasileiros vêm tratando dos seus selos de tal modo que, actualmente, emparceiram muito justamente com os países filatelicamente mais evoluídos, o que registamos com a maior satisfação.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Porquê novas fragatas

Do capitão-de-fragata ECN Manuel Beirão Martins Guerreiro, membro do Conselho da Revolução, recebemos, com pedido de publicação, a seguinte carta:

Inclui a "Revista da Armada" um suplemento ao n.º 73 (Outubro de 1977), integralmente preenchido com um artigo do contra-almirante Nunes da Silva sobre as novas fragatas.

Esclarecendo desde já não se pretender entrar em polémica acerca do assunto tratado, não pode, porém, o signatário deixar de pronunciar-se, porquanto no ponto 2.6 do artigo referido, relativo à aprovação dos estudos, o seu nome é citado.

Neste ponto, afirma o contra-almirante Nunes da Silva: "Em fins de Março de 1976 são os referidos estudos do EMGFA e dos ramos submetidos à Comissão Militar do Conselho da Revolução e por ela aprovados por unanimidade. Compunham então esta Comissão os (...) e o capitão-de-fragata ECN Martins Guerreiro."

Face a tal afirmação, que não condiz com o que de facto se passou, cumpre-me esclarecer o que segue.

Da agenda para a sessão da Comissão Militar do CR do dia 25 de Março de 1976, que veio a realizar-se em 29 de Março, constava na alínea 1): Um briefing sobre a reestruturação das Forças Armadas. *Efectuou-se, realmente, este* briefing, *a cargo de uma equipa da qual faziam parte elementos do EMGFA e dos três ramos das FA's. Nessa equipa figurava o então capitão-de-mar-e-guerra Nunes da Silva.*

A equipa fez à C. M. do CR a exposição que lhe foi pedida e respondeu às perguntas e dúvidas apresentadas, após o que se retirou, tendo a C. M. prosseguido os seus trabalhos.

Assim, a Comissão Militar foi, efectivamente, informada do andamento dos estudos de reestruturação dos ramos, tendo-lhe sido distribuído tais estudos.

Não houve qualquer aprovação ou rejeição dos estudos então apresentados, como se não verificou qualquer votação. Não se compreende, pois, como possa o contra-almirante Nunes da Silva afirmar que os estudos foram "aprovados por unanimidade"; mesmo que tivesse havido uma aprovação formal dos estudos — o que de facto não sucedeu — nunca poderia o contra-almirante Nunes da Silva referir se tal aprovação fora ou não unânime, dado que não fazia parte da Comissão.

O contra-almirante Nunes da Silva terá porventura deduzido esta "aprovação por unanimidade" do facto de os estudos apresentados não terem sido contestados por qualquer dos presentes.

Contudo, essa ausência de contestação é facilmente explicável: a reunião destinava-se a informação e esclarecimento dos membros do CR que ainda não conheciam os estudos e que, por conseguinte, não estavam em condições de sobre eles se pronunciarem sem uma apreciação e esclarecimentos prévios.

A reforçar o que fica dito, decidiu a C.M. do CR a reestruturação do grupo de trabalho, o qual deveria constituir-se em Comissão Permanente, precisamente para continuar a aprofundar o estudo e desenvolver as implicações da reestruturação das Forças Armadas. A portaria de criação desta Comissão Permanente veio a ser apreciada na reunião da C.M. de 21 de Abril de 1976. Prosseguiu a apreciação do problema da reestruturação das Forças Armadas noutras reuniões da C.M. do CR, figurando ainda na ordem do dia, sem que tenha sido tomada, no âmbito da Comissão, qualquer decisão quanto ao plano naval ou relativamente aos futuros meios navais que deverão equipar a nossa Armada.
Porque o ponto 2.6 do artigo citado pode eventualmente induzir em erro os leitores da Revista, e para cabal conhecimento da verdade, solicito a publicação do presente esclarecimento.

Desporto

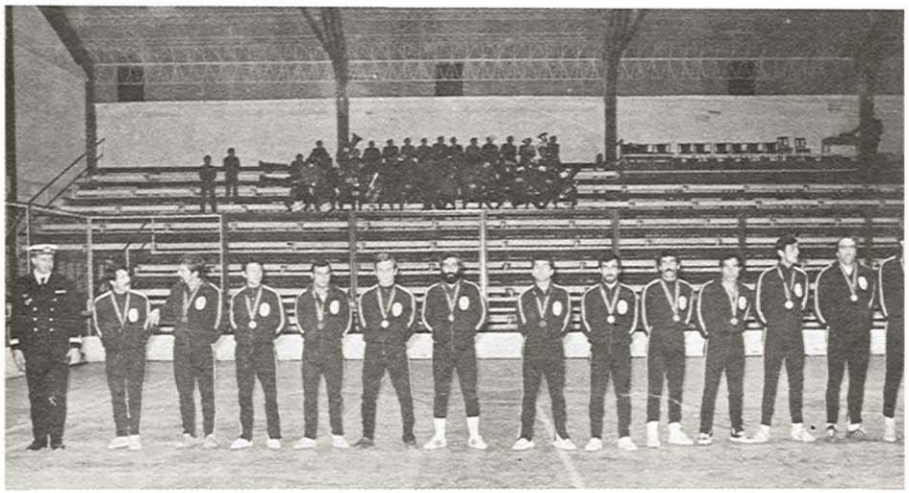
A ARMADA VENCEU O CAMPEONATO DE ANDEBOL DE SETE DAS FORÇAS ARMADAS

Nos dias 21, 22 e 23 de Novembro passado, realizou-se no Pavilhão do Sporting Clube de Portugal, em Alvalade, o 2.º Campeonato de Andebol de Sete das Forças Armadas. O Exército esteve representado pela equipa do Regimento de Transmissões do Porto, a Força Aérea e a Guarda Nacional Republicana por selecções e a Armada pelo "sete" da Força de Fuzileiros do Continente, vencedor do Torneio da Armada recentemente terminado.

Na 1.ª jornada, a equipa da Armada venceu a do Exército (17–16) e a da Força Aérea a da GNR (21–20); na segunda, a formação do Exército levou de vencida a da GNR (25–24) e a da Armada a da Força Aérea (22–14); no último dia, o conjunto da Armada ganhou ao da GNR (36–10) e o do Exército ao da Força Aérea (26–21). A classificação final ficou assim ordenada:

	V	*E*	*D*	*Golos*	*P*
1.º — Armada .	3	0	0	75–40	6
2.º — Exército .	2	0	1	67–62	4
3.º — F. Aérea	1	0	2	56–68	2
4.º — GNR ...	0	0	3	54–82	0

A equipa da Armada foi brilhante vencedora do Campeonato, logrando ganhar todos os encontros em que participou, sendo a que patenteou melhor técnica — assente na experiência de alguns dos seus jogadores — e preparação física, sabendo bem explorar o contra-ataque.



A equipa da Armada, após a distribuição dos prémios.

A "Revista da Armada" endereça felicitações à equipa vencedora, a qual foi orientada pelo 1.º-ten. Sanches de Oliveira e era formada por este oficial e pelos 1.os-ten. Ferreira Martins e Teixeira da Silva, subten. FZ RN Rui Pinheiro, 1.º-sarg. MQ Frazão, cabo V Borges, cabo FZM Gato, marinheiros FZ Palhinha, Couto, Silva, Alves e Carapinha e 1.º-gr. FZ Martins.

A última jornada, que foi presenciada por numeroso público, teve a comparência dos generais Passos Rodrigues e Fontes Pereira de Melo, vice-almirante Bustorff Guerra e brigadeiros Stone e Pereira Pinto, os quais distribuiram, no final, medalhas a todos os participantes. Uma banda do Exército abrilhantou o acto.

M. Horta
Sarg.-aj. L

TORNEIO DE CORTA-MATO DA ARMADA

Nos terrenos anexos ao Hipódromo do Jamor, realizou-se, na passado dia 24 de Novembro, o Torneio de Corta-Mato da Armada, que constou de duas provas de cerca de 5000 e 10 000 metros cada. Damos a seguir as classificações das duas corridas, as quais tiveram a participação de cinco militares do Comando da Zona Marítima do Sul.

Corta-Mato Curto (4920 m):

1.º — Mar. L Oliveira (CEFA) 16m 23.4s
2.º — Gr. L Costa (G1EA) 16m 28.2s
3.º — Mar. A Ferreira (G2EA) 16m 36.4s
4.º — Gr. L Duarte (G1EA) 16m 40.0s
5.º — Mar. A Sequeira (CFA) 16m 41.0s

Corta-Mato Longo (10 120 m):

1.º — Mar. FZM Pedras (CEFA) 40m 19s
2.º — Mar. SM Freitas (CEFA) 41m 28s
3.º — Mar. FZ Pimenta (CEFA) 41m 29s
4.º — Mar. FZ Lima (C.F. Cont.) 41m 50s
5.º — Mar. FZM Gato (C.F. Cont.) 44m 19s
6.º — Gr. A Lourenço (G2EA) 44m 20s

Aspecto da partida para o corta-mato longo. A direita, o vencedor, mar. FZM Pedras (215).

7.º — Mar. FZ Leal (C.F. Cont.) 45m 14s
8.º — Mar. CM Dias (CEFA) 45m 40s

Estes elementos foram seleccionados para representarem a Armada nos torneios das Forças Armadas.

CURSO DE MONITORES DE EDUCAÇÃO FÍSICA DE 1977/78

Está decorrendo o curso de monitores de educação física do ano lectivo em curso. Assinala-se que, pela primeira vez, este curso tem a participação de alunos dos outros ramos das Forças Armadas e da PSP.

TORNEIO DE ANDEBOL DE SETE DA ARMADA

Terminou o Torneio de Andebol de Sete da Armada da presente época. A equipa do Corpo de Fuzileiros do Continente foi a vencedora, seguida das do Grupo de Corvetas, Grupo n.º 2 de Escolas da Armada, Comando de Segurança e Defesa do Edifício do Ministério da Marinha/Hospital da Marinha, Esquadrilha de Submarinos/Navios Independentes e Grupo n.º 1 de Escolas da Armada.

O XXIX FESTIVAL NÁUTICO do CNOCA

Treino de uma tripulação de "yolle" de 4 do CNOCA.

O Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada (CNOCA) realizou nos passados dias 22 e 23 de Outubro o seu tradicional Festival Náutico. Efectuaram-se regatas de "Optimistas", regatas para as restantes classes e ainda uma regata para cruzeiros. Embora sem carácter competitivo a secção de remo associou-se ao Festival, promovendo um treino conjunto das suas tripulações. A cerimónia de distribuição dos prémios efectuou-se no dia 6 de Novembro findo, no forte da Giribita, presidida pelo chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz.

No total, estiveram presentes 113 embarcações, tripuladas por mais de 300 desportistas representando 10 clubes náuticos da bacia do Tejo. De registar ainda a valiosa colaboração do Corpo de Fuzileiros no apoio prestado às regatas.

REGATAS DE "OPTIMISTAS"

Estas regatas realizaram-se na tarde de sábado e na manhã e tarde de domingo, na área da Base Naval de Lisboa, no Alfeite. As 21 embarcações desta classe representaram vários clubes, destacando-se no entanto a equipa do Clube Naval de Cascais. De referir que alguns dos participantes haviam frequentado as aulas da escola de vela do CNOCA, que funcionou na Primavera passada. Os resultados obtidos no somatório das três regatas foram os seguintes:

1.º — Bruno Marques (C.N.C.) ..... 0 pontos
2.º — Jorge Guedes (C.N.C.) ..... 22 pontos
3.º — Bernardo Amaral (C.N.C.) ..... 23,7 pontos
4.º — Pedro Lomba (C.O.L.) ..... 33,7 pontos
5.º — Vasco Domingues (C.N.C.) ..... 38,7 pontos

REGATAS PARA AS RESTANTES CLASSES

Estava prevista a realização de três regatas, uma no sábado e duas no domingo, no Mar da Palha, constando o percurso de um triângulo olímpico. No entanto, as condições meteorológicas — fracas aragens, de direcções desencontradas — levaram a cancelar a regata de sábado. As de domingo efectuaram-se com ventos do quadrante NE de força 1 e 2.
O CNOCA não foi muito feliz nos resultados desportivos, embora a maioria das suas embarcações tenha tomado parte nas regatas. Apenas a tripulação comandante Sales Grade/cadete Almeida, em "Sharpie" de 12 m conseguiu obter um segundo lugar. De registar, no entanto, o primeiro lugar em "Vaurien" alcançado pelo cap.-ten. MN Justino Ramos e seu filho, representando o C.V.B.
Indicam-se as classificações obtidas nas diversas classes, referindo-se ainda o número de embarcações presentes em cada uma delas:

Um aspecto das regatas no Mar da Palha.

"Laser" (12)

1.º — Pedro Arnoso
2.º — António Melo
3.º — Jaime Domingos

"Sharpie" 12 m (4)

1.º — Afonso dos Santos/Alfaia Barata
2.º — Sales Grade/A. Almeida
3.º — Pedro Loureiro/Duarte Cancela

"Vaurien" (11)

1.º — Justino Ramos/João Ramos
2.º — João Freire/Nelson Tavares
3.º — Machado Monteiro/Ana Monteiro

"Moth Europe" (5)

1.º — Carlos Oliveira
2.º — José Penaforte
3.º — António Carapinha

"Snipe" (23)

1.º — Augusto Correia/Rui Vilela
2.º — Domingos Borralho/Jorge Gonçalves
3.º — Ruben Domingos/Maria Domingos

"470" (9)

1.º — Joaquim Ramada/J. Castelo Branco
2.º — Francisco Lufinha/António Tâmega
3.º — Rui R. Pinho/Domingos R. Pinho

"420" (11)

1.º — António Mata/Leal de Faria
2.º — Ana Cabral/Francisco Mourão
3.º — Luís Paulo/Tiago Marques

REGATA DE CRUZEIRO

Esta regata teve lugar no domingo, sendo a largada às 10.00 horas, na margem Norte, junto de Belém. O percurso compreendia a rondagem de diversas bóias no rio Tejo, na sequência seguinte: Belém-Trafaria-Matinha-Bóia n.º 1 do Canal do Alfeite-Matinha-Pilar Sul da Ponte-Belém.
Disputaram a prova 16 iates, dos quais dois do CNOCA — o "Xixão" e o "Vega" —, o que constitui número *record* em provas de cruzeiro disputadas em 1977.
Os resultados obtidos na classificação geral foram os seguintes:

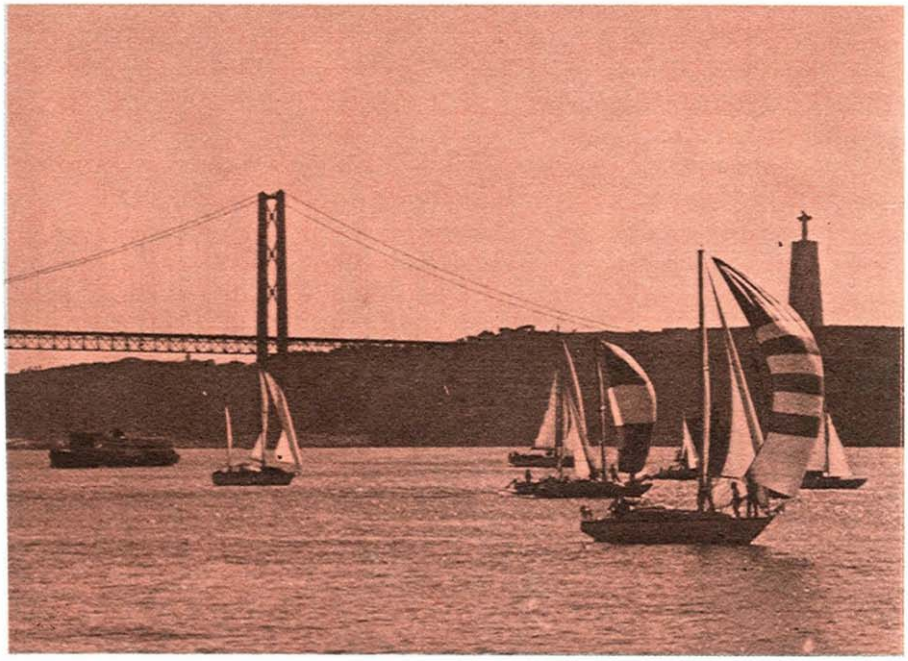
1.º — "Xixão; 2.º — "Vega"; 3.º — "Finola".

DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

A distribuição dos prémios teve lugar no forte da Giribita, no passado dia 6 de Novembro, no decurso de um jantar de confraternização.
Esteve presente o almirante Souto Cruz, chefe do Estado Maior da Armada, bem como alguns oficiais generais e muitos sócios do CNOCA.
De assinalar também a presença da maioria dos concorrentes com prémios a receber, de dirigentes dos clubes náuticos da bacia do Tejo, da Associação Regional de Vela do Centro e da Federação Portuguesa de Vela, reunindo cerca de 200 pessoas.

(Colaboração da Direcção do CNOCA)

(Fotos de P. Calapez, do Gab. de Fotog. do EMA)



A largada da regata dos cruzeiros.

Reportagem

A ACTUAÇÃO DO SUBMARINO "DELFIM" NOS EXERCÍCIOS "OCEAN SAFARI"

No passado mês de Outubro, durante a sua participação no exercício "OCEAN SAFARI", o submarino "Delfim" fez um brilharete que mereceu os louvores quer do Comando da Área Ibero-Atlântica, quer do Comando em Chefe do Canal.
Efectivamente, depois de um exercício de treino mútuo com os sete navios da STANAVFORLANT e um avião, o submarino dirigiu-se à máxima velocidade em imersão para a entrada do porto de Lisboa, onde deveria desenvolver acção tendente a identificar a constituição de um comboio com escolta, que deste porto saía para o Norte da Europa.
Chegado já perto das 17.00 horas junto da formatura, o "Delfim" penetrou na cobertura do comboio, identificando sucessivamente os navios desta e os do comboio, ora à cota periscópica ora a maior profundidade, após o que mandou uma mensagem para o comandante das Forças de Submarinos na Área Leste do Atlântico informando a constituição da força, dispositivo, velocidade, rumo base, largura do comboio, distância entre a cobertura e este e outros elementos.
A propósito do facto, o comandante em chefe do Canal enviou ao navio a seguinte mensagem:
— *1. A participação do "Delfim" deu uma importante contribuição para as actividades a desenvolver pelos submarinos na área Iberlant. O submarino alcançou excelentes resultados.*
— *2. Antevejo com prazer a continuação da participação dos submarinos portugueses em exercícios NATO* —

ACTIVIDADES DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

Em Outubro e Novembro último, foram várias as actividades do Clube do Sargento da Armada. Assim, no dia 16 de Outubro, na sua sede social, em Lisboa, realizou-se uma tarde dançante, que foi abrilhantada pelo conjunto "Turma 73", do qual fazem parte alguns associados do clube, que quizeram contribuir graciosamente para a efectivação do magnífico convívio. Foi uma tarde bem passada, com excelente música e muita alegria.
A direcção do C.S.A. manifesta, por intermédio da "Revista da Armada", o seu apreço por este gesto de colaboração e sentido associativo dos elementos daquele conjunto.
Também em Outubro, no dia 22, teve lugar, na praia do Corpo de Marinheiros, o concurso de pesca desportiva "Mar III", organizado pela respectiva secção desportiva.
Esta competição, que foi aberta a todos os militares da Armada e seus familiares, teve a participação de 21 concorrentes, entre associados (sargentos), oficiais e praças.
De salientar que, além do aspecto de que esta prática desportiva se reveste — o ar livre, a descompressão do quotidiano, etc. — há outro aspecto

importante: o da aproximação e do estabelecimento de novas amizades que estes convívios proporcionam. O concurso foi ganho pelo 1.º-sarg. FZE João Esteves, classificando-se imediatamente o 1.º-sarg. C Fernando Pinheiro e o 2.º-ten. SG António Ribeiro Júnior.

No dia de S. Martinho (11 de Novembro) efectuou-se o "Magusto 77", que teve lugar no Cabo Espichel.

Se há actividades que têm sido levadas à prática e que pela receptividade por parte dos associados e familiares vão ficando no "calendário obrigatório" das direcções, este convívio é disso prova frisante. O "Magusto 77", certamente não irá esquecer. Não foi só castanhas e água-pé; foi sobretudo o aglutinador para a realização de várias provas desportivas ao ar livre, em que se destacam, especialmente, a mini-gincana e as corridas para jovens (em grande número) e veteranos, que constituiram motivo de muito agrado tanto para concorrentes como para espectadores, que se contavam por centenas.

Partida para uma das provas de atletismo.

As diversas provas tiveram como vencedores: corrida de 160 m, Francisco Almeida (até aos 5 anos) e João Cardoso (dos 5 aos 8 anos); corrida de 400 m, Paulo Santana (dos 8 aos 10 anos) e Manuel Pinheiro (dos 10 aos 12 anos); corrida de 1000 m, Adérito Pinheiro (dos 12 aos 14 anos), António Vicente (dos 14 aos 16 anos), Mário Horta (dos 16 aos 32 anos) e Salustiano Candeias (mais de 32 anos); mini-gincana, Vasco Grelha.

(Colaboração da direcção do Clube do Sargento da Armada)

REUNIÃO ANUAL DOS EX-ALUNOS MARINHEIROS DE 1939 (2.º ALISTAMENTO)

Eram então 150.

Escolheram Setúbal e aquele dia (1 de Novembro último) para o almoço de confraternização anual. Há já bastantes anos que se têm encontrado nos mais variados pontos do país. Lisboa, Vila Praia de Âncora, Cacilhas, Santarém, Vila Franca de Xira e Setúbal, são localidades que já tiveram ocasião de ouvir as vozes dos "filhos da escola" do 2.º alistamento de alunos marinheiros de 1939 cantar "oh marinheiro português, militar de viril tradição...".

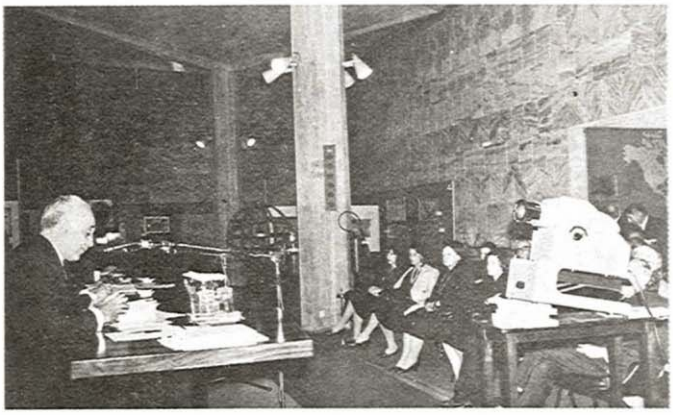
Este ano a carolice fez aparecer na cidade do Sado mais de 50 dos "tais" que sempre dizem "a Armada foi uma grande escola". Mas, mais teriam aparecido se o dia seguinte os não chamasse ao desempenho das suas profissões (oficiais da Armada e da Força Aérea, gerentes industriais, comerciantes e alguns até... aposentados).

Não foram esquecidos os ex-alunos, instrutores e comandantes já falecidos, pela memória dos quais foram guardados momentos de recolhimento. Também foi recordada a "Revista da Armada", que a todos faz lembrar com saudade locais por onde passaram, assuntos que viveram e tudo o mais que ela diz.

O próximo convívio foi marcado para Tomar, no dia 4 de Novembro de 1978.

SESSÃO NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

Sob a presidência do respectivo presidente, vice-almirante Sarmento Rodrigues, e com a presença do vice-almirante Garcez de Lencastre, adjunto do chefe do Estado Maior da Armada, efectuou-se no passado dia 9 de Novembro, no Museu de Marinha, em Belém, mais uma sessão do Centro de Estudos de Marinha. Presentes também, além de várias outras individualidades, familiares do prof. Fraga de Azevedo e do contra-almirante Silva Gameiro, membros daquele órgão cultural da



O comandante Teixeira da Mota profere a sua exposição.

O eng.º Viriato Tadeu, documentando o seu trabalho com a projecção de diapositivos, disserta sobre Wenceslau de Moraes e a sua obra.

Armada, recentemente falecidos, acerca dos quais os presidentes e secretário-geral do Centro fizeram a evocação das suas vidas e principais actividades.

Na primeira parte da sessão, o capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota, presidente da Secção de História Marítima do Centro, fez uma breve exposição sobre elementos recebidos de organismos e entidades da União Sul Africana relacionados com os trabalhos de recuperação da artilharia do galeão "Sacramento", que se afundou em 1647 ao largo de Port Elisabeth, na costa da África do Sul. Foram até agora localizadas mais de meia centena de peças, em grande parte fabricadas pelo famoso fundidor Manuel Tavares Ocarro, cuja oficina de Macau teve então enorme renome em todo o Oriente. Tais peças constituíam, em grande parte, oferta daquela cidade ao rei D. João IV, para a guerra contra Espanha.

A segunda parte da sessão foi preenchida por uma conferência do capitão-de-fragata EMQ Viriato Tadeu, membro efectivo do Centro, subordinada ao título "Evocação de Wenceslau de Moraes (Diaporama do Japão)".

Ilustrando a exposição com a projecção de cerca de 200 diapositivos do Japão e acompanhando-a com alguns acordos musicais gravados naquele país, o conferencista tratou o tema nos seguintes aspectos principais: Os traços da personalidade do escritor e dos japoneses; os seus contactos com o Japão actual; a panorâmica característica da natureza nipónica; as recordações históricas de Portugal e dos portugueses no Japão; uma visita a Tokushima, em 1960 — ao monumento e ao sepulcro do escritor — de técnicos da Soponata, quando da construção de quatro navios em Kobe; o monumento do escritor em Kobe; contraste daquele país, no tempo do escritor e na actualidade.

O eng.º Viriato Tadeu fez uma abordagem foto-sonorizada do texto dos dois livros mais japonistas de Moraes — "Bon-Odori em Tukushima" e "Ó-Yoné e Ko-Haru" — e de obras de Martins Janeiro e Fosco Maraine, servindo-se da sua própria experiência no contacto que teve com os japoneses e os seus costumes, para realçar que "a obra de Wenceslau de Moraes é, no Japão, a mais valiosa presença portuguesa depois da obra das Descobertas".

Reportando-se ao pensamento do escritor Martins Janeiro — que considerou o mais valioso intérprete da obra de Moraes, pelo seu longo convívio, progressivo conhecimento e amor pelo Japão — o conferencista concluiu por afirmar que o que os portugueses fizeram no Japão ficará sepultado no esquecimento, se não o apoiarmos com o calor da amizade luso-nipónica, a qual, com a anunciada visita do nosso primeiro-ministro, certamente ficará reforçada.

—

N. R. — Wenceslau de Moraes foi um brilhante oficial da Armada; foi promovido a guarda-marinha em 2 de Outubro de 1875 e atingiu o posto de capitão-tenente em 2 de Outubro de 1891. A sua vida de marinheiro decorreu por várias estações de África e do Extremo-Oriente. Enquanto permaneceu no desempenho das funções de imediato da Capitania dos Portos de Macau fez várias viagens ao Japão, enamorando-se das suas terras e das suas gentes. Em 1898 foi nomeado cônsul em Hiogo e Osaka. Em 1913 passou a cônsul-geral de Portugal no Japão. Já capitão-de-fragata, pediu a exoneração de cônsul e de oficial da Marinha para poder dedicar-se, por inteiro, à descrição dos encantos e dos amores dessa terra de paraíso que definitivamente adoptou. Niponizou-se e viveu feliz o resto dos seus dias, acabando por morrer em Tukashima, em 1 de Agosto de 1929.

JURAMENTO DE BANDEIRA DOS ASPIRANTES DO CURSO "PÊRO DA COVILHÃ"

No passado dia 15 de Novembro, na Escola Naval, no Alfeite, tiveram lugar as cerimónias do juramento de bandeira dos aspirantes do curso "Pêro da Covilhã".

Ao acto presidiu o almirante Souto Cruz, chefe do Estado Maior da Armada, em representação do Presidente da República. Assistiram, além de oficiais generais e superiores da Armada e muitos familiares dos alunos, várias altas individualidades, designadamente os embaixadores do Brasil e de Moçambique, Carlos Fontoura e Armando Panguene, respectivamente, e a embaixatriz de S. Tomé e Príncipe, D. Maria da Graça Amorim; o vice-chefe do Estado-Maior do Exército, general Melo Egídio e o brigadeiro da Força Aérea Sachetti, em representação dos chefes dos Eatados-Maiores respectivos; membros do Conselho da Revolução,

representantes da Comissão Parlamentar da Defesa e adidos navais acreditados em Portugal.

De entre as várias cerimónias do juramento de bandeira, destaca-se a exortação aos novos oficiais feita pelo capitão-de-fragata Jorge Gorjão, na qual, a certo passo, salientou que embora não estejam "ainda definidas as grandes linhas da política da defesa nacional, a Armada servirá sempre o país, usando os meios de que dispõe, preparando-se para a utilização de meios mais modernos, encarando com realismo as dificuldades e as carências, mas sem perder de vista as missões que não deixarão de ser cumpridas".

No acto solene da abertura do novo ano lectivo da Escola Naval, o respectivo comandante, contra-almirante Carmo Fernandes, proferiu um discurso onde focou aspectos da importância da acção da Marinha na investigação, exploração e "contrôle" da nossa zona económica

exclusiva e o papel sem precedentes que o mar irá desempenhar na vida das nações e dos homens, desde as potencialidades das riquezas que encerra até à posição cada vez mais priveligiada no plano da Defesa.

Acentuou também a importância da Escola na formação de oficiais da Armada, tendo em vista as novas tarefas que cabem à Marinha de Guerra. Referiu-se ainda à colaboração que aquele estabelecimento de ensino militar está dando a alguns dos novos países de expressão portuguesa, constituindo, uma primeira experiência, a frequência dos seus cursos por oito cadetes das Repúblicas de Angola e S. Tomé e Príncipe.

Decorreu também a cerimónia da entrega das espadas aos aspirantes do curso "Gonçalo Velho" e de prémios escolares aos guardas-marinhas do curso "Gago Coutinho", acto de que se encarregaram as altas personalidades presentes.

ALUNOS DA MARINHA MERCANTE DA REPÚBLICA DA COREIA VISITAM O MUSEU DE MARINHA

Alunos do navio-escola "Hanbada", do Colégio da Marinha Mercante da República da Coreia, percorrem com agrado o Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha, que visitaram aquando da visita daquele navio ao porto de Lisboa, em Novembro último.

EXERCÍCIO AERONAVAL "ALBATROZ 77"

O primeiro grande exercício de cooperação entre a Armada e a Força Aérea desenrolou-se ao largo da costa portuguesa, entre Lisboa e o Algarve, nos dias 18 a 22 de Novembro último.

No exercício, que envolveu na totalidade mais de 1600 homens, participaram as fragatas "Comandante Roberto Ivens" e "Almirante Magalhães Corrêa", as corvetas "António Enes", Honório Barreto", "Oliveira e Carmo" e "Afonso Cerqueira", o navio-patrulha "Mandovi", o draga-minas "Lagoa", os navios-apoio "S. Gabriel" e "Schultz Xavier", as lanchas de desembarque (LDG) "Alabarda" e "Bombarda", um esquadrão de botes de assalto, o Batalhão n.º 3 de Fuzileiros (reforçado), uma secção de mergulhadores-sapadores e um esquadrão de anfíbios ("Chaimites"), além de dois pelotões de fuzileiros que actuaram como força "inimiga", movimentando cerca de 1500 homens, na parte naval; dois aviões "Hércules C-130", dois aviões "Aviocar", oito aviões "Fiat G-91" e quatro "F-86", nove helicópteros "Alouette III" e dois "Puma SA-330", três secções de manutenção e uma de comunicações, envolvendo cerca de 130 homens, no que respeita a meios aéreos.

A finalidade do exercício "Albatroz 77" era, essencialmente, aperfeiçoar procedimentos de cooperação aeronaval, no âmbito do planeamento e condução coordenada da operação, bem como avaliar a capacidade dos meios logísticos de apoio directo à execução das operações.

As forças navais quando se dirigiam para o local onde se desenrolariam as operações principais, executaram exercícios de ataque e defesa a um comboio, enquanto aviões de caça das bases do Montijo e Monte Real fa-

ziam a sua protecção, e excutaram fogos reais contra alvo rebocado. Neste período, foram feitos também treinos de busca e salvamento no mar, em que participou um avião "Hércules" e um helicóptero "Puma".

A fase principal do "Albatroz 77" decorreu no dia 21, na Ponta de Sagres, onde, na praia do Martinhal, uma equipa de "fuzos", num golpe de mão nocturno ocupou uma posição numa falésia, em que estaria instalada uma bateria de mísseis "inimiga". Ainda de noite, foi preparado o assalto anfíbio, procedendo os mergulhadores-sapadores à limpeza da área de desembarque e respectiva balizagem.

Já de madrugada, as unidades navais e os aviões de caça "bombardearam" a costa e o "inimigo" como preparativo para a acção de desembarque. Trinta segundos após ter cessado esta operação, chegaram à praia as primeiras vagas de assalto, transportadas nos botes protegidas por fogo de heli-canhão, enquanto uma companhia de "fuzos" era helitransportada do "S. Gabriel" para a rectaguarda das posições "inimigas". Esta fase durou 30 minutos e implicou 24 aterragens de oito helicópteros "Alouette" naquele navio-apoio, em rápida sucessão.

Tendo ficado assegurado o "contrôle" da praia, as LDG abicaram ao areal para o desembarque dos anfíbios, viaturas e armas pesadas, enquanto os "Pumas" transportavam também material pesado retirado do "S. Gabriel".

Aspecto de desembarque de "fuzos" na praia do Martinhal, apoiados por helicópteros.

A esta parte das manobras assistiu o Presidente da República e chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Ramalho Eanes, que era acompanhado pelos chefes dos Estados Maiores da Armada e da Força Aérea, almirante Souto Cruz e general Lemos Ferreira, respectivamente, e pelos conselheiros da Revolução tenente-coronel Ribeiro Cardoso e capitães-de-fragata Almeida e Costa, Vítor Crespo e Martins Guerreiro.

Já no regresso ao Tejo, durante o trânsito, foram efectuados treinos de reabastecimento nocturno.

O exercício foi superiormente comandado pelos vice-almirante Melo Cristino, comandante Naval do Continente, e general Silva Cardoso, comandante da 1.ª Região Aérea, com a colaboração do capitão-de-mar-e-guerra Encarnação Simões (força naval), coronel Corbal (meios aéreos) e capitão-de-fragata Vieira Matias (força anfíbia).

Pela natureza e volume dos meios envolvidos — da Armada e da Força Aérea — e pela complexidade inerente ao tipo de operações efectuadas, o "Albatroz 77" representou o exercício de maior envergadura, no género, realizado no nosso país, o que permitiu demonstrar uma alta capacidade de planeamento conjunto a muito curto prazo, o elevado grau de prontidão dos meios e a eficiente coordenação na execução, apoiada na unidade de doutrina táctica utilizada, que assegurou permanentemente um correcto comando das operações.

Este exercício constituiu, para além do mais, uma valiosa experiência que, na base das deficiências encontradas, permitirá aperfeiçoar procedimentos e sugerir soluções para carências em meios materiais.

É de realçar a elevada dedicação e espírito de missão demonstrado por todo o pessoal empenhado no "Albatroz 77", numa clara afirmação de entendimento entre os elementos das Forças Armadas.

COMEMORAÇÃO DO "25 DE NOVEMBRO"

O Presidente da República e chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Ramalho Eanes, presidiu à cerimónia militar que se efectuou na Base Aérea N.º 3, em Tancos, no dia 25 de Novembro passado, para comemorar a passagem do 2.º aniversário daquela data.

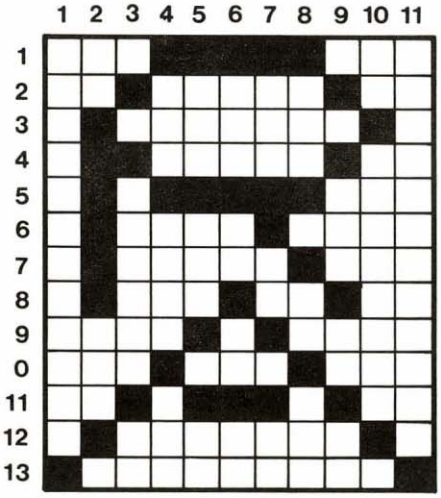
Além de outras altas individualidades, estiveram presentes o primeiro-ministro, dr. Mário Soares; os chefes dos Estados-Maiores da Armada, do Exército e da Força Aérea, almirante Souto Cruz e generais Rocha Vieira e Lemos Ferreira, respectivamente; o ministro da Defesa coronel Firmino Miguel; os presidentes dos Supremo Tribunal de Justiça e Supremo Tribunal Militar, conselheiros da Revolução, membros da Comissão Parlamentar da Defesa e os comandantes-gerais da G.N.R., da P.S.P. e da Guarda Fiscal.

Após a chegada, e depois de ter recebido honras militares, o Chefe do Estado passou revista às forças em parada, constituídas por companhias de fuzileiros, "comandos", pára-quedistas e infantaria do Exército. Depois de ter condecorado, a título póstumo, dois "comandos" caídos no decorrer das operações do "25 de Novembro", o general Ramalho Eanes proferiu um importante discurso dirigido ao povo português e aos militares, tendo a cerimónia terminado com o desfile das tropas em parada e de forças mecanizadas de Cavalaria, precedidas dos estandartes militares de todas as unidades das Forças Armadas, sobrevoadas por formações de aviões e de helicópteros da Força Aérea.

A efeméride foi também assinalada nas unidades militares dos três ramos das F.A. com a leitura de uma mensagem do CEMGFA.

Quarto de Folga

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Fecha as asas para descer mais depressa; unidade de trabalho. 2—Aqui; cumprimentos; grito de dor. 3—Conjunto de cabos do aparelho de um navio. 4—Ligara; isolado. 5—Debaixo de. 6—Carta de jogar; pronome indefinido (pl. inv.). 7—Sacrifica; chefe etíope. 8—Sigla da televisão italiana; acusada; reis (abrev.). 9—Ligeireza (pl.); medida de capacidade. 10—Também não; larva que se cria nas feridas dos animais; graça. 11—Alternativa; apelido. 12—Latadas. 13—Barco típico da ria de Aveiro.

VERTICAIS: 1—Naturais de Santarém. 2—Caminhava; pronome possessivo. 3—Agregaram; letra grega. 4—Cloreto de sódio; gostas muito; óxido de cálcio. 5—Empunhei; causa; nota musical. 6—Costuma; o mais; figurar; antes de Cristo. 7—Oferecer; viração; nome de letra. 8—Adora; preposição; progenitor. 9—Chefe etíope (inv.); artigo definido (pl.); abreviatura de senhor. 10—Batráquio; adicionarias. 11—Aparelhos de bordo para ajuda à navegação.

(Solução no próximo número)

Silva Cruz
1.º-sarg. AEA

E OUTRAS CHINEZISSES...

Cópia fiel do prospecto que Manuel Ferreira, regedor da vila de Sertã, mandou imprimir e distribuir há cerca de 60 anos:

"Manuel Ferreira, surgião, rigedor, comerciante e agente de enterros. Respeitosamente informa as senhoras e cavalheiros que tira dentes sem esperar um minuto, apelica cataplasmas e salapismos a baixo preço, e vixas a 20 réis cada, garantidas.

"Vende pelumas, cordas, corta calos, janetes, aços partidos, tosquia burros uma vez por mez, e trata das unhas ao ano. Amolla facas e tizoiras, apitos a 10 réis, castiçais, fregideiras e outros instrumentos musicais a preços reduzidos. Ensina gramática e discursos de maneiras finas, acim como cathecysmo e oretographia, canto e danças, jogos de suciedade e bordados. Perfumes de todas as qualidades. Como os tempos vão maus, .pesso licença para dizer que comessei também a vender galinhas, lans, porcos e outra criassão.

"Camisolas, lenços, ratueiras, enchadas, pás, pregos, tejolos, carnes, chourissos e outras ferramentas de jardim e lavoira, cigarros, pitrol, augardente e outros materiais inflamáveis. Hortaliças, frutas, músicas, lavatórios, pedras de amolar, sementes e loiças e manteiga de vaca de porco.

"Tenho um grande çurtimento de tapetes, cerveja, velas e phosphoros, e outras conservas como tintas, sabão, vinagre, compro e vendo trapos e ferros velhos, chumbo e latão.

"Ovos frescos meus, paçaros de canto como mochos, jumentos, piruns, grilos e deposito de vinhos da minha lavra.

"Tualhas, cobertores e todas as qualidades de roupas. Ensino jiografia, aritmética, jimnástica e outras chinezisses".

HÉLICE AO MAR...

A bordo, sucedem por vezes coisas engraçadas que servem para quebrar a monotonia e alegrar o ambiente. Esta que vou contar passou-se no navio hidrográfico "Afonso de Albuquerque", em Março de 1969.

Navegávamos próximo das ilhas Desertas, no arquipélago da Madeira. Logo de madrugada, um dos veios partiu-se e... adeus ao hélice que lá foi para o fundo.

A *pé coxinho* regressámos ao Funchal e dali para Lisboa, só com um hélice, claro.

No dia 1 de Abril (dia das mentiras), um telegrafista bem disposto, ao apanhar o "Press", acrescentou-lhe: *Navio alemão encontrou hélice a flutuar em busca do navio que o perdeu.*

Estavam na ponte, de serviço, além do oficial de quarto, o detector, o sinaleiro, o cabo de quarto e a ronda. O oficial de quarto mandou a ronda fazer qualquer coisa que lhe deu ensejo de passar pelo refeitório. Aproveitou para ler o "Press"...

Apareceu na ponte espavorido, dizendo em altos gritos: *Já apareceu o hélice!* E perante o espanto geral, continuou excitadíssimo: *É verdade, está no "Press", um navio alemão encontrou-o a flutuar e à procura do nosso navio...*

Joaquim Guerreiro
Cabo SE

CONCURSO N.º 76

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

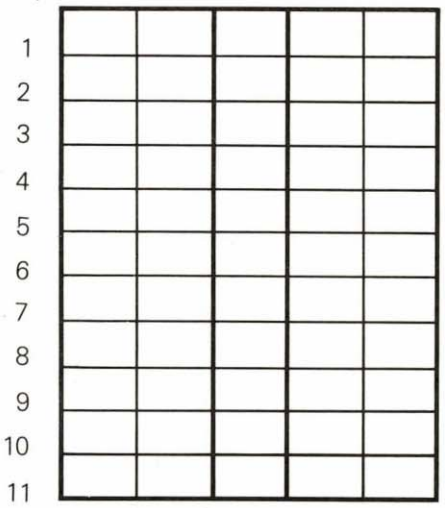
A R O C A B L A Q L T E V I U D F B E B
R P M A V U G I L N O R O S B Á C F H A
H J O C U N E N E Z A D F P S G O A I R
X A V I O L B A Ç S O V I Q T E I L T R
T U M J E U V Á S R B O X G A I R O L A
Á Ç D O N N I J E N I C A C Z X Á R I C
I P G B F A H M O P Q S U E N O S T R U
O A U R Q L F I N H O I Ç R A S O E U D
P X V O I B A C U N E L I Á R Q R V Z A
O A L V R G I H L A G O A P E R O L B I
P S E U R T U Z B C A D I G V A M I N O
M B U M A R G I O E L P C A Ç I E U O R
I E L A B C Á H F J G O L Z D N Q S V O
L G A R T U L N B X M A N D O V I R I Ç
P S R O V I A Z U D A C E N E A L V O A
A A D Q S L M X N O R T V B R I M F L B
C E L P G E B A R R Á C P S A V E A Q Z
D F I M O R Ç E L Q H A E N T D B G I J
I P S U V Á T O X M E Q J Z B A C U D A
R O L Z E N G D E L F I M P Á C M E R O

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes de 3 submarinos, 7 navios-patrulhas, 2 draga-minas e 2 lanchas de fiscalização da nossa Armada. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente. Alguns dos nomes estão escritos de forma invertida.

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

PILHA DE PALAVRAS



1—Arpoar. 2—Descendência. 3—Pano. 4—Magoa. 5—Petisco. 6—Costume. 7—Carpo. 8—Ecúleo. 9—Bojo. 10—Carda. 11—Tempo.

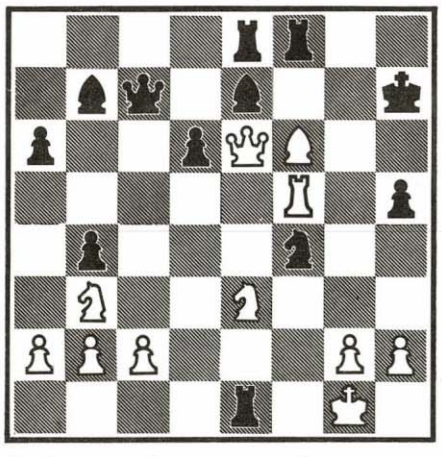
Depois de resolvido este passatempo, em que todas as palavras se iniciam pela letra *P*, o leitor encontrará, na coluna central, o nome de uma cidade do norte de África.

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.g.

XADREZ

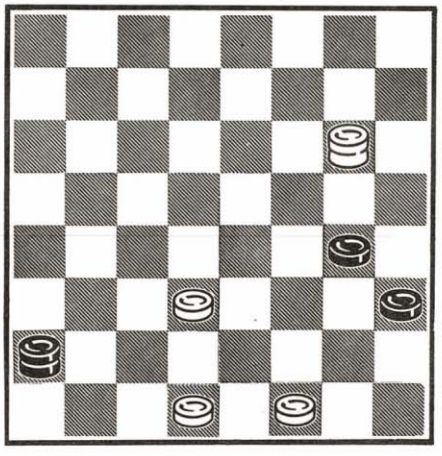
(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

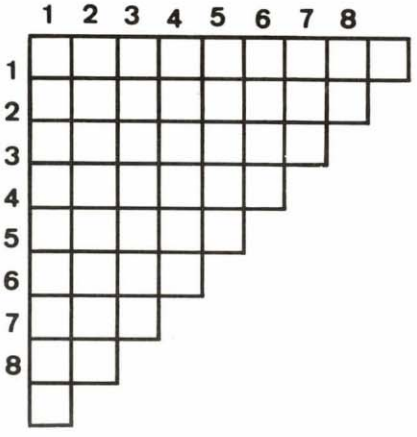
DAMAS

(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e ganham.

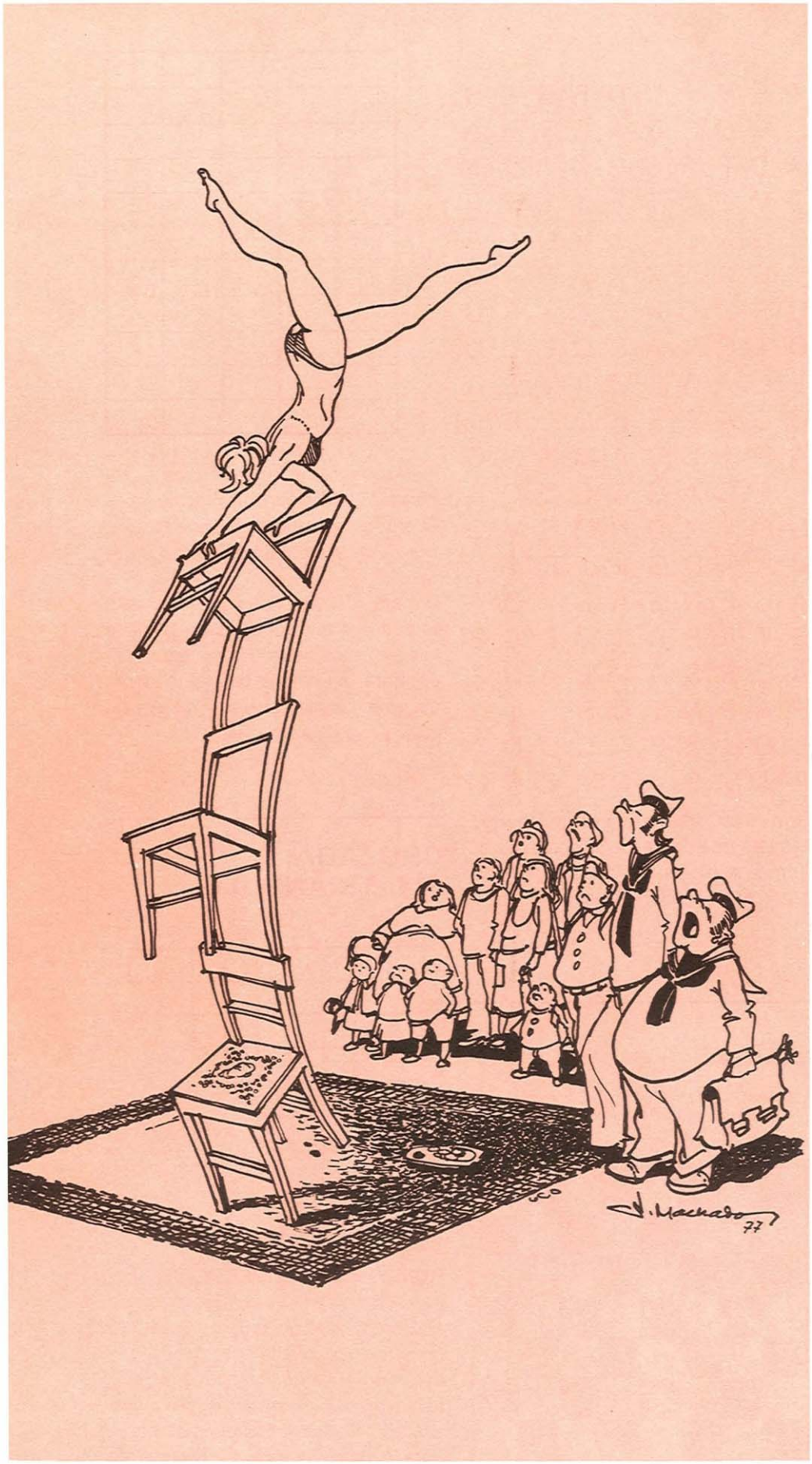
CRUZADA EM TRIÂNGULO



HORIZONTAIS E VERTICAIS: 1—Parte do navio entre o mastro grande e a proa. 2—Conjunto de mastros, paus, vergas, mastaréus, panos, cabos e mais pertenças de uma embarcação. 3—Raspou. 4—Pequeno altar. 5—Coisas verdadeiras (pl.). 6—Para barlavento (pl.). 7—Espécie de antílope africano. 8—Porco (gir.).

(Solução no próximo número)

MINDOGUES



— Ora! Melhor do que aquilo faz a minha patroa para governar a casa com o ordenado que lhe dou!...

SOLUÇÕES

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

CHAVE: Torre para d7.

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Acato; mural. 2—Merece; rata. 3—Aramada; vir. 4—Ga; primeiro. 5—Ré; soez. 6—Peru; atim. 7—Pede; is. 8—Avisaram; ar. 9—Gim; seguida. 10—Adie; mildes. 11—Resma; raema.

VERTICAIS: 1—Âmago; pagar. 2—Cera; pevide. 3—Ara; redimis. 4—Temperes; em. 5—Ocar; ás. 6—Edil; trem. 7—Am; agir. 8—Ur; estimula. 9—Raviois; ides. 10—Atirem; adem. 11—Laroz; brasa.

(Provérbio: "Merece primeiro, pede depois").

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do passatempo do n.º anterior)

1—Bagos. 2—Brita. 3—Bolor. 4—Brejo. 5—Beato. 6—Bonés. 7—Baeta. 8—Basto. 9—Bíduo. 10—Bieno. 11—Balão. 12—Bravo. 13—Bogas. 14—Brota. 15—Bases.

(Gil Eanes de Lagos).

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

	Brancas	Pretas
1.	19-23	10-5
2.	14-18	9-6
3.	3-10	5-1
4.	2-5 e ganham.	

Se:
2. ..... 23-28, as pretas empatam, jogando: 9-31.

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 75

Peru, pato, codorniz, faisão, narceja. Galinhola, perdiz, tordo, rola, frango.

VENCEDOR: Maria Constança Vidigal.
Escola Secundária de Loures.

A corveta "Baptista de Andrade" em Ponta Delgada

A corveta "Baptista de Andrade" navegando a sul do molhe do porto de Ponta Delgàda, em S. Miguel, Açores, partindo para um cruzeiro de fiscalização da pesca/poluição/SAR.

(Foto de Gilberto Nóbrega, de Ponta Delgada)

Modelo do barco baleeiro à vela, existente no Museu de Marinha (Foto de Reinaldo de Carvalho).

PESCA DA BALEIA

O mar do arquipélago dos Açores foi desde sempre habitado por enorme quantidade de baleias, cuja captura ainda hoje é praticada.

Antigas referências relatam que foram os ingleses, desde 1678, os primeiros a exercerem aquela indústria no arquipélago.

Os americanos foram seus sucessores, iniciando em 1827 com seis barcos baleeiros a pesca que se tornou uma indústria muito rentável, facto provado com o progressivo aumento da frota que, em 1841 contava 180 unidades.

Esta onda de progresso refletiu-se na prosperidade do comércio e da agricultura locais, proveniente do abastecimento para tantos navios.

Já tradicionalmente afoitos à vida do mar, os açoreanos, necessitados de melhorar a sua situação económica, foram aliciados pela ideia de se lançarem naquela perigosa actividade. Assim, as ilhas das Flores e do Pico foram os principais centros daquela indústria e os seus habitantes os continuadores dos ingleses e americanos.

Sendo uma faina de permanentes perigos e incertezas, veio pôr à prova o rijo temperamento e a coragem de tantos açoreanos, destemidos pescadores de baleias e hábeis manobreiros dos seus barcos esguios e de linhas elegantes, como se pode observar na fotografia que ilustra este apontamento.

Existem várias espécies de baleias a cuja pesca e aproveitamento se dedicam os açoreanos. O aparecimento da baleia é anunciado por vigias que, instalados em pontos altos da ilha, dão o alerta. Os baleeiros são logo lançados ao mar e, singrando à vela ou a remos, são conduzidos habilmente para o local previamente assinalado. Já perto, os pescadores descobrem o vulto do cachalote e o inconfundível repuxo da sua respiração.

O principal perigo desta pesca resulta da reacção do cachalote ao sentir a carne perfurada pelo arpão, lançado vigorosamente pela mão certeira do arpoador do baleeiro. Nalguns casos, este tem sido desfeito com uma simples pancada da enorme cauda do monstro ferido e muitos dos seus tripulantes têm pago com a vida a sua temeridade. Quando o golpe é certeiro e feliz, o cetáceo ferido, na ânsia da fuga, reboca velozmente o barco baleeiro pelo cabo que o liga ao arpão, o qual é previamente molhado para que não se queime ao deslizar por uma espécie de gaviete à proa.

Quando o cachalote mergulha, pondo em perigo a embarcação e a tripulação, aquele cabo é dextramente cortado para evitar a tragédia iminente.

O rendimento principal desta indústria é o óleo que, consoante a gordura do cetáceo, pode atingir 40 a 120 barris por exemplar. O âmbar(*1*) e as *barbas da baleia* (*2*) são substâncias valiosas, muito procuradas.

Ainda hoje, os mesmos barcos baleeiros e a mesma tenacidade dos homens, mantém viva aquela indústria tão necessária à economia dos Açores e à sobrevivência dos seus habitantes que neste arriscado mister conseguem o pão de cada dia.

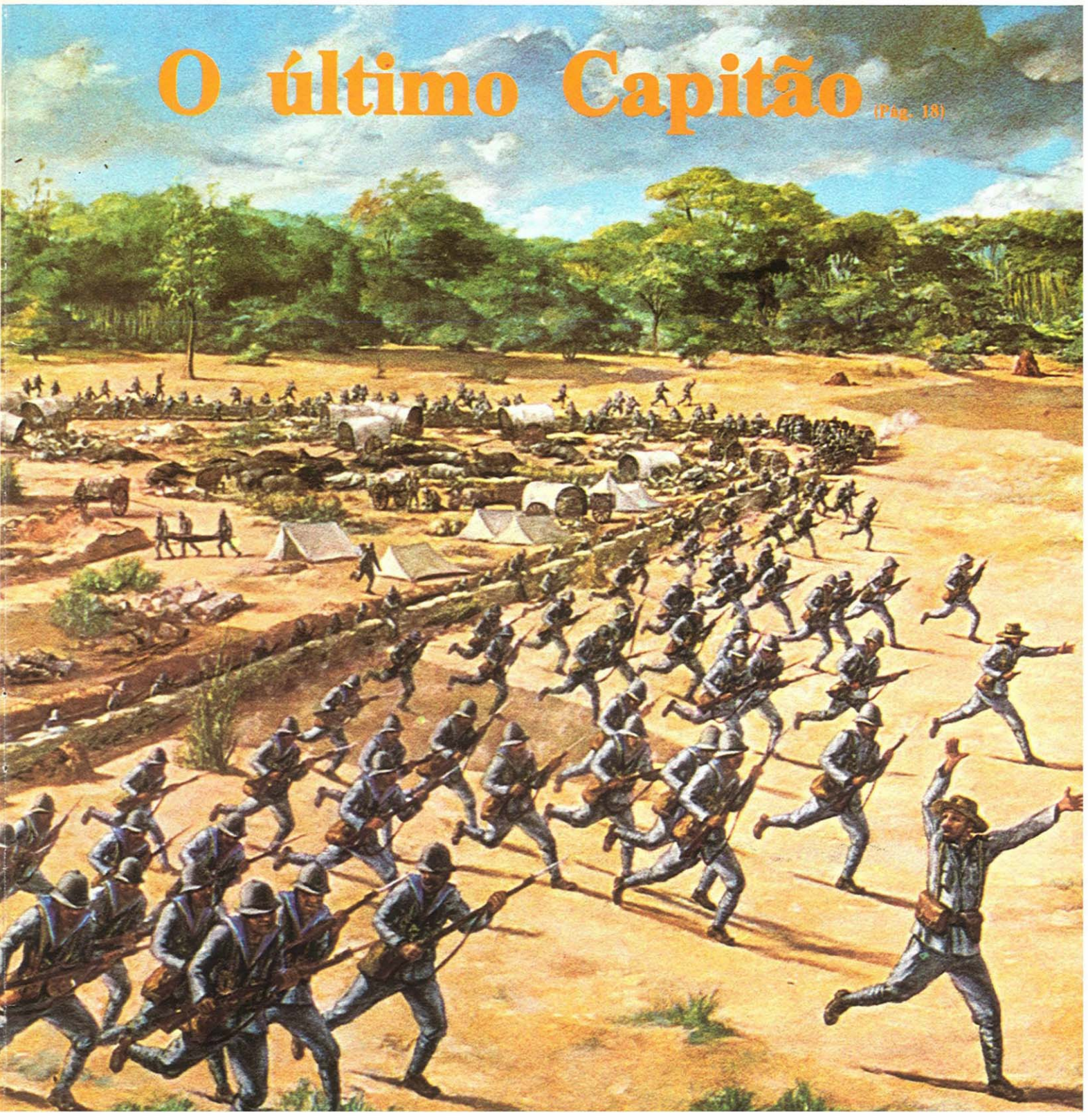
(*1*) *Ambar-pardo*, concreção intestinal dos cachalotes, tenaz, flexível, de cor cinzenta e cheiro análogo ao do almíscar.

(*2*) *Barbas da baleia*, lâminas córneas do maxilar superior da baleia, às quais se dão aplicações várias.

António Luís Marques
Mestre aposentado do QPCMM

N.º 77 / FEVEREIRO 1978 / ANO VII

revista da ARMADA



O último Capitão

(Pág. 18)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
M. do Vale	**Longas comissões de serviço**	4
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** *Van Gogh um pintor atormentado*	6
M. Horta	**Notícias Pessoais**	9
M. Horta	**Saibam Todos**	9
Vários	**Voz da Abita**	10
C. Mendonça	**Náufragos na costa de Moçambique**	12
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	13
A. Coentro	**Poema para Maria**	14
P. Ruivo	**O ruído e as pessoas**	15
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	17
J. Campos	**O último Capitão**	18
D. S. E. F.	**Desporto**	21
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	22
G. Brandão	**Filatelia**	23
M. Horta	**Reportagem**	25
Vários	**Quarto de Folga**	32

Rectificações ao n.º 76/Janeiro 1978

O quinto parágrafo do artigo "Bergantim Real" (pág. 13) deve ler-se:

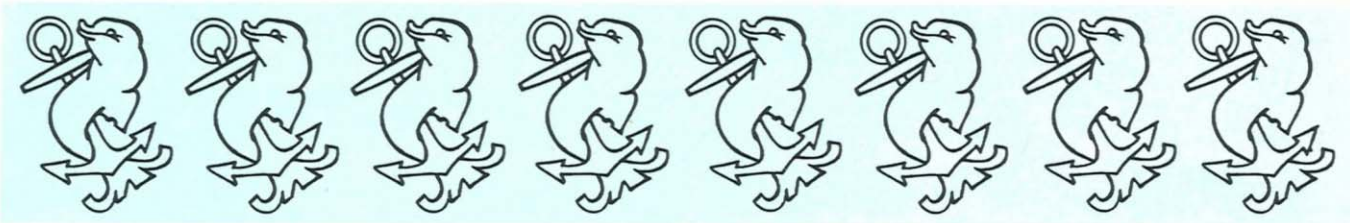
Em Dezembro do mesmo ano, foi utilizado para o desembarque no Cais das Colunas do rei Afonso XIII de Espanha (...).

A mesma rectificação deve ser feita na legenda da gravura que ilustra o artigo.

A páginas 16, na segunda linha da 1.ª coluna, com referência ao artigo "O maior mistério do nosso tempo — O Triângulo das Bermudas", deve ler-se:

(...) avião, dum estranho tipo da Primeira Guerra Mundial (...).

Das correcções assinaladas apresentamos desculpas aos nossos leitores.



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C./alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 77 / FEVEREIRO 1978 / ANO VII

Preço de venda avulso 7$50

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Brasil, Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Príncipe, Angola e Moçambique 75$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 135$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

O quadrado de Môngua, óleo do pintor Pedro Cruz exposto no Museu de Marinha.

(Foto de Pedro Calapez, do Gab. de Fotog. do E.M.A.)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Recordando...

Camarada amigo ofereceu, para o arquivo da "Revista da Armada", umas boas dezenas de fotografias respeitantes ao Batalhão de Marinha expedicionário a Angola.
Amarelecidas pelo tempo e de má qualidade técnica é, mesmo assim, um regalo olhar para elas! Marinheiros em terra, a pé e a cavalo, guiando bois e camelos a transportar carga, cozinhando ao ar livre, lavando corpos e roupas nos rios, alcaxas e botões de âncora sofrendo as mesmas agruras e passando os mesmos perigos ...

Um ilustre marinheiro, infelizmente já falecido, democrata e beirão, chamou-lhe, num momento de feliz inspiração, o *último capitão.* Realmente, o nome do almirante Afonso Júlio de Cerqueira fica bem entre aquela plêiade de heróis que começa com o conde de Viana, D. Pedro de Menezes, a defender Ceuta, e continua com os valorosos capitães da Índia e do Brasil, a defender as várias fortalezas que ali íamos construindo.

Cento e cinco anos depois do seu nascimento e vinte após a sua morte, a "Revista da Armada" evoca-o com saudade, reproduzindo um artigo do comandante José Moreira Campos, publicado na revista "Beira Alta" no ano de 1948, ilustrado com algumas das fotografias mencionadas no início desta nota. Desta forma, um marinheiro, e beirão, do presente, aponta o exemplo dum marinheiro, beirão também, do passado a todos os marinheiros do futuro.

Eu conheci-o. Toda a Marinha do meu tempo o conhecia e o saudava na rua.
Como aspirante da Escola Naval fiz parte da Força que, sob o seu próprio comando, e integrando os veteranos do Batalhão de Angola, conduziu a respectiva bandeira ao Museu Militar. Ainda hoje, tanto tempo passado, vibro com emoção ao recordar os calorosos aplausos que o povo de Lisboa, apinhado nos passeios, nos dispensou. Nesse momento, senti pela primeira vez a honra de ser marinheiro e a responsabilidade que o facto representa.

C/alm.

Longas comissões de serviço

Eis uma expressão que, como tantas outras, deixou de ter sentido depois da independência das nossas antigas colónias.
É evidente que se não formos nós, os que as vivemos, a fazer a sua história, ela nunca mais se fará pois ninguém pode, com verdade, descrever uma coisa que não viu nem sentiu.
É pois para os marinheiros do futuro, os que entram no capítulo da história depois da perda do ultramar, que vou tentar reviver esses tempos e dar uma pálida ideia do que era passar dois anos, e às vezes mais, longe da terra, da família e dos amigos.

Tudo começava com a publicação na Ordem da Armada desta frase sacramental: "O navio X apronta para longa comissão de serviço".
E não se julgue que era fácil dar cumprimento a esta determinação, tanto mais que, quase sempre, entre estas duas palavras *apronta* e *para* se intercalavam mais estas: *com urgência.* Na sua simplicidade esta ordem envolvia um mundo de problemas que, para simplificar resumiremos em dois: os que diziam respeito ao material e os relativos ao pessoal. Escusado será dizer que os segundos eram muito mais complicados, até porque as pessoas têm o dom da palavra e o material... ainda não!
A primeira coisa que acontecia era o navio entrar em fabricos no Arsenal, ou num estaleiro privado quando aquele estava saturado. Remediavam-se as grandes *mazelas,* atamancavam-se as pequenas e deixavam-se muitas "para resolver sossegadamente durante a comissão..." Ninguém se entendia, a bordo, no meio da confusão e do barulho. Operários do Arsenal ou do estaleiro e pessoal da guarnição do navio, raspavam, picavam, pintavam, reparavam, lavavam... parecia um cortiço de abelhas em plena actividade!
Certo dia, como que por encanto, o navio era dado como pronto, enquanto se ia completando a lotação de oficiais, sargentos e praças. O imediato, a grande vítima nestas ocasiões, não tinha mãos a medir; guias de apresentação e de marcha, guias de material recebido e desembarcado, baixas ao Hospital, licenças, serviços diários... Senhor imediato isto, senhor imediato aquilo, o *pobre* não tinha mãos a medir!
Faltavam poucos dias para a largada e ainda entrava e saía gente e material, mantimentos, combustíveis, aguada...

Quando apitava à faina e, por entre beijos e lágrimas, saíam de bordo os familiares e amigos que tinham ido ao *bota-fora,* os que partiam sentiam um misto de tristeza e de alegria; tristeza por deixarem tanta coisa (!) e alegria por se verem livres da barafunda dos últimos tempos. E, quando o navio saía a barra e metia proa ao mar, atiravam os problemas pessoais pela borda fora e dispunham o espírito para o que desse e viesse...

Chegava-se ao destino, Macau? Dili? Luanda? Bissau?... Ali estavam umas dezenas de homens, provenientes de várias camadas sociais, com níveis de educação completamente diferentes, cada um com as suas qualidades e defeitos, todos com uma missão a cumprir. Pode dizer-se que constituiam já uma grande família pois não há melhor que o mar para se conhecerem as pessoas.

Embora o êxito ou malogro da difícil convivência a bordo dependesse essencialmente do comandante e do imediato, a verdade é que bastava, às vezes, a existência de uma só *ovelha ranhosa* para a estragar e estabelecer a confusão geral.

E, à medida que o tempo passava, iam-se formando *panelinhas*; a do comandante e a do imediato, normalmente rivais, a do tenente X, a do sargento Y, a do marinheiro Z...

Na nossa longa história naval houve comissões de todos os géneros; umas onde se viveu como Deus com os anjos, outras onde ninguém se entendeu, passadas em *ambiente de cortar à faca*... Lembro-me da observação de um despenseiro, que para mim encerra um mundo de filosofia, quando alguém lhe perguntou como iam as coisas a bordo do seu navio:

"Nada bem", respondeu, "os oficiais já começaram a fazer migalhas..."

Queria ele significar que, à mesa, os oficiais não conversavam, entretendo-se os mais nervosos a esfarelar miolo de pão entre os dedos.

Tanto quanto me foi dado observar *in loco,* parece-me que, fisiologicamente, podemos dividir os homens das guarnições dos navios em longa comissão em três grandes grupos: os que viviam da, e para, a cabeça; os que viviam do, e para, o estômago e os que viviam do, e para, o sexo. Cada um deles tinha características próprias e da sua percentagem em relação ao total da guarnição, dependia, em grande parte, a comissão ser boa ou má. Quando predominavam os *intelectuais* — primeiro grupo — a comissão decorria normalmente sem grandes problemas. Os *intelectuais* estão acima das coisas comezinhas do navio — limpezas, disciplina, exercícios... Entretinham-se a ler e a escrever e a comissão corria monótoma e sem grande interesse.

Quando o predomínio era dos *comilões* — segundo grupo — já o aspecto era completamente diferente. Havia forte convívio com os gastrónomos de terra, e a bordo sucediam-se as *comezainas* com muita gente e muita alegria. Nem se dava pelo tempo...

Finalmente, quando existia grande percentagem de *conquistadores,* os sarilhos eram frequentes, em especial com os rivais de terra. Os *conquistadores de mulheres,* tal como os autênticos, sempre se julgaram em terreno próprio e isso deu muito maus resultados, como a história provou...

E depois deste introito, que saiu mais longo do que era nosso desejo, gostaríamos, como nos propusemos, de dar ideia do que eram as longas comissões de serviço no ultramar. Reconhecemo-nos, porém, incapazes de resumir o que se passou nas inúmeras e tão diversificadas comissões feitas pela nossa Armada. Efectivamente, desde comissões em tempo de guerra ou de guerrilha, em que as guarnições dos navios realizavam trabalhos que, em muitos casos, eram superiores ao que humanamente lhes podia ser exigido, até às monótonas comissões de soberania em que os navios apodreciam nos fundeadouros, passando pelas que se faziam nos Açores, num mar *impróprio para consumo,* tivemos de tudo!

Quanto às primeiras, aguarda-se que alguém, com competência para o fazer, escreva a sua história, que, podemos afirmá-lo, é brilhante.

As segundas, creio que é impossível descrevê-las em menos palavras, e tão eficientemente, como o fez um conhecido *humorista naval,* que depois de comandar uma canhoneira algures no Ultramar, durante dois anos, enviou ao Estado Maior da Armada o seguinte relatório (mais ou menos...):

"Missão de soberania da canhoneira X na colónia Y.

"Cumpriu-se. Içou-se e arriou-se a bandeira todos os dias à hora regulamentar."

Para ser rigoroso, devo dizer que o relatório não era só isso. Trazia uma nota concebida nestes termos:

"Peço que me seja aplicado o n.º 30 do artigo 4.º do Regulamento de Disciplina Militar."

A entidade que recebeu o relatório, que não sabia de cór o RDM foi logo ver. Lá estava, no capítulo dos Deveres Militares: "Tratar os inferiores com moderação e benevolência." E foi certamente esta oportuníssima nota que salvou o *engraçado* comandante de ser castigado...

Classifiquei as comissões nos Açores àparte porque, na realidade não eram agitadas nem monótonas, eram simplesmente *diferentes.*

Claro que a grande maioria dos marinheiros dos *navios em estação* preferia comissões pacíficas mas, a monotonia com que decorriam algumas — alvorada, arrumação de macas, café, limpezas, almoço, exercícios, jantar, licenças, recolher, silêncio... um dia, uma semana, um mês, um ano... acabavam por exasperar os menos calmos que passavam a vida a suspirar por Lisboa.

A propósito, lembro-me desta história que mostra bem a que ponto pode chegar um homem condenado à inacção.

Em pleno período das guerras coloniais passei por Cabo Verde a caminho da Guiné. Entre as várias pessoas com quem ali contactei, conta-se um tenente-coronel, em comissão na ilha do Sal. Numa das conversas que tivemos, lamentava-se ele amargamente da pasmaceira em que decorria a sua vida e, lamentava-me eu da vida agitadíssima que levávamos todos os militares da Guiné, onde, como se sabe, a guerra era mais acesa. O homem ouvia-me descrever o ambiente pesado em que decorriam as operações em todo o território da Guiné e, a certa altura, interrompeu-me afirmando com convicção: "Pois caro camarada, dou-lhe a minha palavra de honra que, na impossibilidade de regressar a Lisboa, a melhor coisa que me podia acontecer era mandarem-me no seu navio para a Guiné. Prefiro os tiros, os perigos, o mato, o calor... até a morte. Tudo menos isto!"

M. do Vale
C/alm.

Ciências Artes e Letras

VAN GOGH
um pintor atormentado

Quando um homem, num acesso de desespero, corta um pedaço da orelha e o oferece a uma prostituta é com certeza alguém que bebeu até ao fim a taça do sofrimento e do desespero. E quando esse mesmo homem, anos antes, pedia ao pai da mulher que amava, com a palma da mão apoiada na chama de uma vela, que a deixasse ver durante o tempo que fosse capaz de suportar a dor, anunciava uma natureza a um tempo dramaticamente vulcânica e tremendamente estoica. Van Gogh haveria de consumir-se nessa voragem que foi a sua vida de artista, interrompida pelo suicídio aos 37 anos, após uma actividade de 10 anos de pintor, dos quais os primeiros quatro dedicados quase exclusivamente à aprendizagem e ao desenho. Em vida, só conseguiu vender uma tela — e essa pelo equivalente a 2500$00. Durante os 10 anos desse fogo de artifício cromático, executou cerca de 900 desenhos e 800 pinturas, além de trabalhos que se perderam ou que ele destruiu. Só 25 anos depois da sua trágica morte é que Van Gogh se viu alinhado ao lado de Cézanne e Gauguin como um dos fundadores da arte moderna e expoente máximo do expressionismo. A arte de Van Gogh é de cunho muito pessoal. Holandês como Rembrandt, é o único que se lhe compara no número de auto-retratos que pintou — mais de 40.

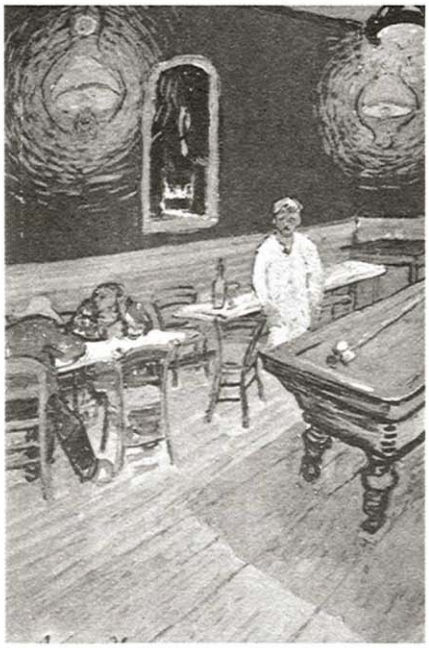
Auto-retrato

As suas paisagens, figuras, interiores e naturezas-mortas são também, num certo sentido, auto-retratos. O seu processo consistia em fundir o que via com o que sentia tão rapidamente quanto possível, em afirmações de arte que eram outras tantas revelações de si próprio. A cor e o calor das suas pinturas têm uma intensidade tal que olhar para elas é como olhar de frente para as chamas azuis, amarelas e laranja que irrompem da boca de uma fornalha. Não é que tivesse a visão apocalíptica do fogo do inferno; pelo contrário, poucos homens tiveram como ele uma tão grande capacidade de amar os outros e uma tão grande necessidade de amor. Triste é reconhecer que só tenha podido exprimir esse amor através da arte. Quando procurou exprimi-lo directamente a outras pessoas, só encontrou incompreensão e hostilidade.

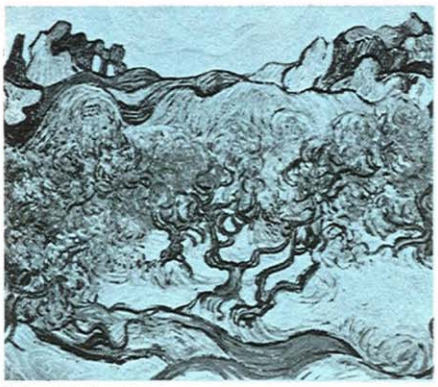
Escreveu com amargura que *se podia ter uma lareira a arder na alma e, todavia, ninguém vir sentar-se junto dela. Quem passa só vê um penacho de fumo a sair da chaminé e continua o seu caminho.*

Miúdo ainda, foi mandado para um colégio a 25 km de casa. O pai achava que o pequeno Vicente se estava a tornar grosseiro e malcriado devido ao permanente contacto com a garotada da aldeia. Essa separação, marcou-o para sempre. Anos mais tarde, falaria com alvoroço das idas a casa da família. Vicente era um rapa-

"Os comedores de batatas".



"Café nocturno".



"As oliveiras".

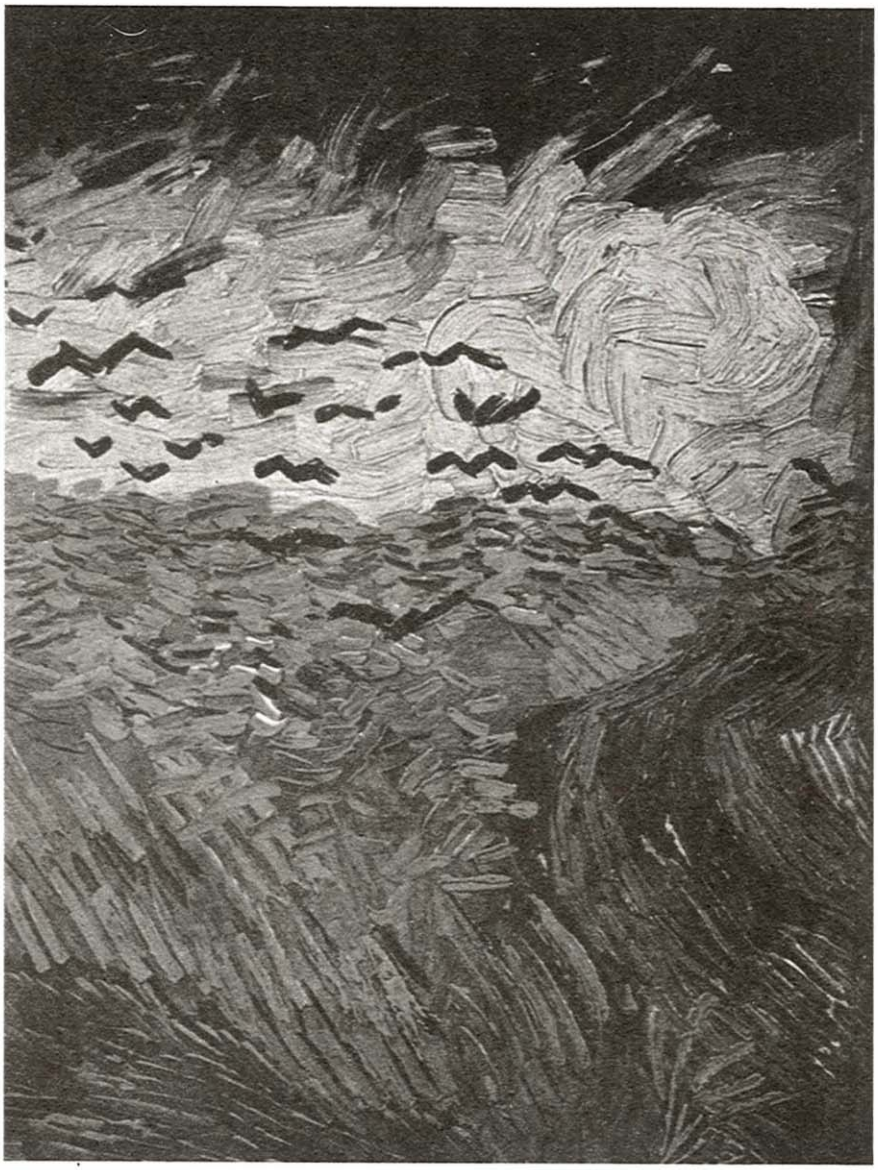
"Girassóis".

zito encantador e cheio de bondade. A permanência no colégio despertou-lhe o gosto pela leitura. Aos 16 anos teve de deixar o colégio porque a modéstia da casa paterna não permitia suportar as despesas. Por influência do tio, empregou-se em Haia, numa casa especializada em reproduções de pinturas célebres. Aos 20 estabelece-se entre ele e seu irmão Theo, de 16 anos, uma sólida amizade que iria durar enquanto vivesse e que seria capaz de ultrapassar e vencer todas as enormes provações provocadas pelo desiquilíbrio psíquico que em breve se iria revelar na natureza de Vicente. Começou isso nesse mesmo ano, após a sua transferência para a agência em Londres. Queria o mundo como ele o desejava e não como o mundo era na realidade. Sonhava que as outras pessoas correspondiam em sentimentos ao que delas esperava e verificava o doloroso desengano de uma outra realidade. A filha da dona da pensão onde se hospedara decepcionou-o quando, ao manifestar-lhe os seus sentimentos de amor que timidamente calara durante um ano, ela lhe declarou que nunca tinha reparado nele nem lhe interessava reparar. Este foi o primeiro desaire de uma série de desajustamentos nas suas tentativas de encontrar aquela a quem pudesse dar toda a ternura de que a sua sensibilidade era capaz.

Tornou-se pastor e levou a sério o seu apostolado. Era profundo nas suas prédicas que, infelizmente para ele, eram tidas pela hierarquia como excessivamente impregnadas dos conceitos evangélicos.

Missionou nas minas do sul da Bélgica e levava vida idêntica à dos mineiros. A congregação, com sede em Bruxelas, despediu-o ... Este despedimento foi providencial porque é a partir daí que Van Gogh resolve ser artista. O curioso é que o haveria de ser com a mesma heroicidade e estoicismo com que fora missionário.

Os seus primeiros trabalhos vão inspirar-se no povo anónimo que suporta o peso maior do fardo colectivo da vida. Os aldeões e aldeãs aparecem nos seus desenhos e estudos — corpos vergados no labor da terra, mãos calosas segurando as alfaias, faces lorpas e paradas onde se descortinam os estigmas da ignorância milenária, ambiências lúgrebres de casebres paupérrimos onde as batatas fazem os gastos da alimentação, auto-retratos onde se extroverte a compaixão pelos outros. Começa aqui o pendor expressionista da pintura de



"Campo de trigo com corvos".

Van Gogh. À primeira tela significativa, chamou ele os "comedores de batatas". Sob uma luz de um candeeiro a petróleo que acentua dramaticamente a escuridão do tugúrio, uma família de camponeses come batatas que fazem a despesa da ceia. Sentimo-nos deprimidos perante o espectáculo desta refeição; incomparavelmente mais do que no da última ceia porque aqui, tudo se passa como se fossem cinco Cristos que todos os dias subissem o seu calvário.

Em Bruxelas e mais tarde em Paris, Van Gogh conheceu pintores saídos do explendor impressionista. A nova maneira de pintar foi para ele uma revelação. Por intermédio de Theo, agora colocado solidamente numa galeria de arte, relacionou-se com Pissaro, Cézanne, Toulouse-Lautrec, Gauguin, Seurat e muitos outros pintores da vanguarda da época.

Em 1881, ainda na Holanda, amou uma viúva cuja dor o sensibilizara mas recebeu em troca o choque brutal da sua recusa. A vontade de encontrar alguém que partilhasse a vida consigo leva-o, em 1883, a amar uma prostituta que pretende reabilitar, adoptando a filha de 11 anos, de pai incógnito. Vão ambos parar ao hospital — ela grávida e ele com uma doença venérea grave. Ano e meio depois separam-se e Van Gogh vai agora dar-se por inteiro ao campo e ao ar livre "plantando" o cavalete, dia a dia, hora a hora, em cada canto onde o seu olhar encontrasse um motivo. Em 1886, após a morte do pai, Vicente deixa definitivamente a Holanda e vem para Paris.

Ficam para trás os "comedores de batatas" e a paleta sombria dos sombrios dias da Holanda. Perante o explendor impressionista, desabrocha em audácias de cor que espantam o próprio irmão, especialmente pelo emprego sistemático das cores complementares.

Paris foi uma experiência demasiado forte para os nervos descontrolados de Van Gogh. Resolve ir até ao Sul da França, para Arles e depois para Marselha. É o irmão que o sustenta e que o mantém vivo. Precisa do apoio constante de médicos amigos.

Ao contacto da atmosfera radiosa de Arles, a sua paleta, já iluminada pela estadia em Paris, desabrocha agora com a beleza da Primavera e tem a suprema audácia de desafiar o Sol de frente e as reverberações nocturnas das luzes dos cafés e restaurantes e o fulgor das estrelas. Compartilha a mesma casa com Gauguin e esse contacto, que tão útil foi a ambos, veio a interromper-se no auge da crise que atingiu Van Gogh e que o levou a querer matar o amigo. No rescaldo dessa enorme provação teve lugar o conhecido episódio da orelha cortada. A partir daqui, é o desespero que o toma. Pinta com uma energia e vontade que são quase filhas da raiva. Passa horas seguidas a pintar e esquece-se de comer. As pinceladas são agora uma espécie de vórtices, contorcidas e animadas de um movimento turbilhonar que um vento demoníaco mantém para sempre. As árvores — os ciprestes principalmente — imploram piedade entre esgares convulsivos. Os trigais são varridos por essa mesma agitação que não tem sossego, mar de ouro revolto sob um céu de aço onde esvoaçam corvos que parecem vir ao ataque. E é pintando esse trigo e esse céu que contactam numa linha de horizonte agressivamente próxima e ouvindo o grasnar desses corvos que Van Gogh, não podendo mais, encosta à têmpora o cano da arma que lhe cortou a vida. Julho de 1890! Perdida, no espólio imenso de telas amontoadas, por entre o fulgor dos amarelos, uma jarra com girassóis, ficará para além da morte, como penhor de uma lembrança eterna ...

O. Lemos
Cap.-m.-g.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

1.º-sarg. E José da Conceição Silva com D. Maria Judite de Almeida, em 19-11-77.
1.º-sarg. H Silvério Maria Grou com D. Maria dos Anjos Monteiro Lopes, em 5-11-77.
2192/68/1.º-mar. FZ José Pauzinho com D. Zélia de Jesus Teixeira Branquinho, em 30-10-77.
2708/71/1.º-mar. M Emídio da Conceição Sousa com D. Maria Fernanda Rodrigues, em 13-11-77.
1453/73/1.º-mar. FZM Mário Loureiro Amorim com D. Palmira Maria Ferreira, em 1-10-77.
967/74/1.º-mar. CE João Manuel Moura Barrocas com D. Jerónima da Conceição Pérola Tomé, em 12-11-77.
77/76/2.º-gr. C Jorge Manuel Ferreira com D. Idalina Maria Milagaia Roxo, em 12-11-77.
474/76/2.º-gr. M Manuel de Azevedo Martins com D. Maria Emília de Oliveira Viegas, em 26-11-77.
1015/76/2.º-gr. José Manuel Duarte Inês com D. Cremilde da Glória Matias, em 19-11-77.
384/77/2.º-gr. C Henrique Florentino Pacheco das Neves com D. Maria de Fátima da Cunha, em 12-11-77.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-m.-g. José Agostinho Frederico de Figueiredo Pacheco Teles de Sousa Mendes, em 20-9-77.
1.º-ten. SG José Maria Ferreira Pinto, em 12-9-77.
1.º-ten. SG Júlio Alegria Simões, em 12-9-77.
Sarg.-aj. M Alfredo Gonçalves Fernandes, em 3-12-77.
Sarg.-aj. A Manuel Joaquim Matos, em 3-10-77.
938/Cabo A Ângelo de Carvalho Cardoso, em 21-11-77.
1003/Cabo E José Pereira da Rocha, em 6-12-77.
2915/Cabo TFD Joaquim Ribeiro, em 30-11-77.
4021/Cabo M Aires da Piedade Epifânio, em 30-11-77.
1115/65/1.º-mar. TFH João Francisco Carvalho, em 31-10-77.

APOSENTAÇÕES

Em 31-13-77:
José António Paiva, patrão de costa do troço do mar.
Jacques Falcão Ferreira, agente de 2.ª classe do C.P.M.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

C/alm. EMQ RA João Pires Antas, em 20-12-77.
Cap.-ten. SG RF Flaviano António Mascarenhas, em 4-12-77.
1.º-ten. SG RF António Maria Ribeiro, em 2-12-77.
1.º-ten. SG RF Abílio Augusto Alves Lopes, em 21-12-77.
1.º-sarg. SE Manuel da Costa Ramos Borralho, em 2-12-77.
1.º-sarg. A Inácio Nunes, em 25-12-77.
1916/Cabo E José Dias Gonçalves, em 24-12-77.
4548/Cabo FZ Francisco António Cruz, em 16-11-77.

Saibam Todos

Que pelo Decreto-Lei n.º 333-A/77, de 22 de Setembro, foi criado um novo modelo de bilhete de identidade para os militares dos quadros permanentes (QP) das Forças Armadas.

Que a nova lei abrange, além dos militares do activo, os das situações da reserva Aa e reforma.

Que os actuais bilhetes de identidade perderão a sua legalidade em 1 de Março próximo.

Que a Messe Militar de Lagos se encontra em funcionamento durante todo o ano, podendo ser utilizada por oficiais e sargentos do activo, da reserva e da reforma.

Que a Messe, fora da época de veraneio, pode ser utilizada por períodos que podem atingir 60 dias em cada ano.

Que a Messe está instalada em dois edifícios, que possuem 11 "suites" com dois quartos, e 47 quartos, todos com duas camas e casa de banho privativa.

Que a alimentação é fornecida em sistema de "self-service", de acordo com os horários fixados.

Que a tabela de preços é a seguinte:

Alojamento:
"Suites" ..... 120$00 por dia
Quartos ..... 70$00 por dia
Alimentação:
1.ª refeição ..... 10$00
2.ª refeição ..... 35$00
3.ª refeição ..... 35$00

Que para mais informações pode ser consultada a 5.ª Repartição ("Bem-Estar") da Direcção do Serviço do Pessoal.

Voz da Abita

Recebemos mais uma missiva do "Pezinhos", cabo M, que transcrevemos:

"Leitor assíduo e colaborador da nossa Revista, *desde a primitiva,* não me escapa nada do que lá vem escrito. Por isso, tenho andado a ruminar numa fotografia reproduzida no n.º 74, relativa à cerimónia de imposição de boinas a novos fuzileiros.

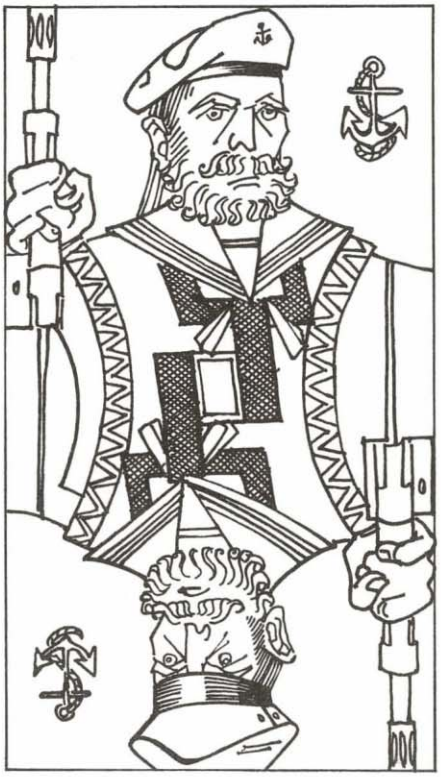
"Sei que o assunto já tinha sido ventilado no tempo da *outra senhora* e creio que estava resolvido, ou em vias disso. Qual não foi pois o meu espanto ao ver naquela foto dois oficiais de alta patente, um português e um estrangeiro, a *enfiar o barreto* a dois fuzileiros.

"O gesto é feio e inestético e além disso, não sei se já repararam que não há ninguém, homem ou mulher, a quem ponham qualquer coisa na cabeça que não vá logo ajeitá-la com as mãos.

"Portanto, o que eu humildemente sugeria, é que as boinas fossem levadas à mesa da presidência, dadas aos fuzileiros e, serem eles a pô-la na cabeça. Assim, já não podiam dizer que lhe *enfiaram o barrete,* por terem sido eles próprios a fazê-lo.

"E já agora que estou em maré de sugestões, atrevo-me a fazer mais uma: visto que, actualmente, são os fuzileiros que representam a Armada em quase todas as cerimónias militares, e para que não voltem a perguntar-me — como no episódio por mim descrito no n.º 70 da Revista — *então a Marinha não desfila?,* porque não se acaba com a boina passando os fuzileiros a usar o boné de marinheiro?

"Eu sei que a boina azul tem já tradições mas, e desculpem-me a franqueza, o boné ainda tem mais. Por isso, julgo que nem os marinheiros, nem os fuzileiros se melindrariam com a medida, se ela viesse a ser adoptada.



"O facto de serem os fuzileiros a representar normalmente a *Briosa* para mim até está certo, pois não há dúvida que eles estão muito melhor preparados para o efeito, e não é preciso andar a arrebanhar um oficial aqui, um sargento acolá e meia dúzia de praças num navio... nem a fazer ensaios para aparecer em público! Ainda por cima não há nada a dizer, porque eles têm-na representado muito bem. Merecem o boné...

"Não há dúvida que as palavras e as ideias são como as cerejas, vêm umas atrás das outras.

"Antigamente (e notem que eu não sou dos que dizem *no meu tempo é que era bom...,* a *malta* conquistou para a Corporação, o honroso cognome de *Briosa*, não só na parte profissional, mas também pela forma como se apresentava na rua. Arruaceiros, rufiões... lá isso eram, mas andavam sempre limpos e bem fardados e por isso o povo dizia: *A farda da Marinha é a mais bonita* e *Os marinheiros são os que melhor fardam.*

"E agora? Bem, eu não quero ser desagradável para os camaradas mas, a verdade é que já não é assim. Começa porque agora é muito raro ver marinheiros fardados na rua, uma coisa que era quase um ex-libris desta cidade de Lisboa, e quando se vêem... cala-te boca!

"Mas, felizmente ainda há excepções...

"Há dias, entrei na estação do Metro dos Restauradores e dei com os olhos em três marinheiros fuzileiros que ali aguardavam embarque. Estavam impecáveis no seu uniforme azul ferrete. Tão bem vestidos, tão limpos, tão barbeados, tão... cabelo cortado, que eu julguei que tinha voltado aos meus tempos de menino e moço! Não resisti e acercando-me, felicitei-os, declarando que pertencia à *Briosa* e que me sentia orgulhoso deles.

"O boné ao lado, ar gingão, a alegria e a descontracção, não são incompatíveis, antes pelo contrário, com a limpeza e o aprumo."

—

"P. S. — Quero esclarecer os meus leitores que quando falo em marinheiros em geral, englobo oficiais, sargentos e praças. Parece-me que assim é que está certo."

Da correspondência recebida, transcrevemos a seguinte:

De José da Costa Florim, ex-mar. monitor n.º 6490, uma carta em que diz:

"Matosinhos, 17 de Dezembro de 1977.

"(...) Junto segue uma carta, a mim dirigida, por um ex-marinheiro radarista, presentemente a viver em Inglaterra, a fim de V. Exa. apreciar e, se possível, mandar publicar num cantinho da nossa Revista, pois gostaria que alguns *más línguas*

Náufragos na costa de Moçambique

É certo e sabido que os homens e as coisas passam, mas as vicissitudes ficam a perdurar na memória daqueles que as vivèram e, algumas, até passam à história.

Vem isto a propósito de, há dias, tendo passado em revista muitas fotografias que possuo, encontrei uma que me trouxe à mente uma passagem da minha vida de marinheiro que demonstra que, sendo os navios de guerra, como o próprio nome indica, especificamente destinados à guerra, as suas guarnições estão sempre prontas a cometer actos de abnegação e humanitarismo. E nisso a nossa Armada é pródiga.

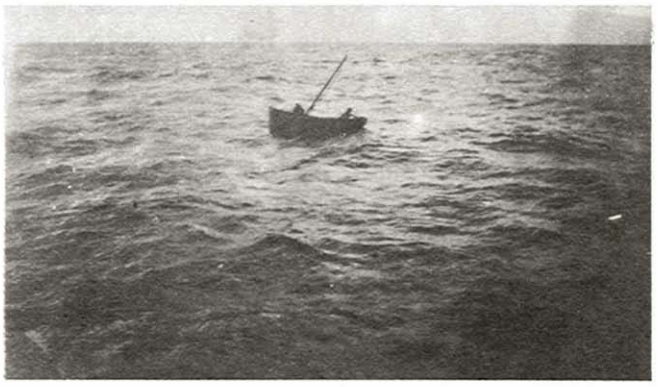
Pois, estando o aviso "Gonçalves Zarco" em missão de soberania em Moçambique, em plena 2.ª Guerra Mundial, em 1942, com a principal função de fiscalizar a costa, no dia 13 de Junho daquele ano, pelas 16.00 horas, quando navegávamos de Norte para Sul, foi avistado muito por fora da nossa linha de navegação, na latitude 21° 09' S e 35° 35' longitude E, um bote com o mastro meio tombado e à deriva. Dava a impressão de não ter qualquer pessoa a bordo, mesmo visto com binóculo.

Pareceu-nos que o comandante (Zola da Silva) não estava interessado em se aproximar para não perder tempo, pois, como disse, parecia não ter náufragos.

Mas, o pessoal começou a comentar que poderia haver náufragos que devido à distância não se vissem, e o comandante resolveu aproximar-se, nem que fosse para o meter no fundo para não servir de impecilho à navegação.

Rumou então o navio para perto da embarcação, navegando em redor da mesma com cautelas para não a afundar com a ondulação que fazia. Não se via ninguém a bordo, nem sinais de vida, apenas se notando sobre as bancadas dois ligeiros vultos, de muitíssimo pouco volume, cobertos com a lona da vela. Esboçou-se logo a hipótese que fossem dois cadáveres, gerando-se então o desejo de lhes dar sepultura condigna.

Numa das voltas do navio em redor da embarcação, tocaram os telégrafos na casa das máquinas e, ante a estupefacção de todos que assistiram, saíram debaixo da lona dois seres humanos, esqueléticos, apenas com pele e osso, que, de joelhos e mãos postas, nos pediam para os salvar. Um deles, o que nos parecia mais novo, foi para o leme, procurando conduzir a embarcação para o costado do navio. Este homem tinha uma perna estropiada por estilhaços de granada, para a qual apontava, fazendo-nos ver que não se podia movimentar. O outro, que nos parecia mais velho, meteu um remo na água e procurou aproximar o bote. Foi depois à proa amarrar uma retenida, que de bordo lhe atirámos. Atracada e amarrada a embarcação, saltaram no bote dois grumetes què,



A embarcação com os dois náufragos aproxima-se do "Zarco".

pegando neles, os passaram para bordo do "Zarco". Foram levados para a enfermaria, onde o médico (dr. Correia Ribeiro), o enfermeiro (Manuel Correia) e o moço da botica, com a ajuda de voluntários, os lavaram, pois estavam em deplorável estado de asseio e bastante feridos. Foram seguidamente tratados dos seus ferimentos. O que estava mais ferido causou o espanto dos circunstantes. Como pôde aquele pobre ser humano aguentar-se naquele estado? Poucos suportaram o cheiro a podre que exalava das suas feridas.

Tinha um estilhaço de granada cravado numa maçã do rosto, e pouco via devido ao estado de infecção dos tecidos da cara; tinha um pé esfacelado por um estilhaço que entrando pela planta do pé saiu pelo peito do mesmo, deixando uma escara muito infectada; tinha o músculo do braço esquerdo estropiado por estilhaços e tinha no quadril esquerdo também uma escara produzida por estilhaços, que lhe deixava uma boa parte do osso ilíaco a descoberto, com sangue, pus e pedaços de camisa, tudo misturado. Pois, este infeliz, foi o que teve a coragem de remar, colher a retenida e amarrá-la. Tal a sua ânsia de salvação!

Encontravam-se os dois em elevado grau de fraqueza, receando o médico que não resistissem aos tratamentos.

Depois de metido o bote no fundo, o navio retomou o rumo de Lourenço Marques, sendo imediatamente transportados para o Hospital Central. Tinham sido tratados a bordo, como os "meninos nas mãos das bruxas".

Aqui ficam as suas identidades: Laon A. Viaog, de 24 anos, solteiro, e Lee A. Je, de 35 anos, casado, naturais de Santau, China; pertenciam à guarnição do navio norueguês SS "Wildford", afundado a tiros de canhão por um submarino, cerca da uma hora do dia 5 de Junho de 1942.

Por tudo o que lhes fizemos e ainda porque toda a guarnição sempre que podia os ia visitar ao hospital, certamente,

enquanto forem vivos, nunca esquecerão aquela guarnição do N.R.P. "Gonçalves Zarco".
O mais novo, ao fim de um mês, já ia de visita a bordo e aí passava as tardes de sábado e domingo.
A Armada, é uma grande escola da vida. Nela se adquirem vastos conhecimentos e sobretudo se desenvolvem os sentimentos de humanidade e amor pelo próximo.

Carlos Mendonça
1.º-sarg. MQ RA

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Publicamos neste número mais algumas curiosas mensagens...

24 — O navio dispunha de poucas comodidades, e por isso havia que recorrer a expedientes nem sempre compreendidos pelas pessoas estranhas à unidade.
Na ponte alta do draga-minas havia um pequeno estendal de roupa interior (alguma dela era do próprio comandante); perto passava um navio sob o comando dum oficial muito mais antigo que, escandalizado com o que via, mandou perguntar:

= SOLICITO INFORME O QUE FAZEM ROUPAS ESTENDIDAS PONTE ALTA =

A resposta, passando por cima de possíveis desculpas, dizia só:

= ESPERANDO QUE SEQUEM =

25 — Dirigia-se para a Base Naval o cruzador sob o comando dum oficial que, além de marinheiro experimentado e educado, era uma daquelas pessoas extremamente organizadas a quem dificilmente se pode apontar uma falha; e então, em questões de protocolo, era impecável.
Por força de determinado acontecimento, decidiu oferecer um jantar a bordo, no dia da chegada à Base, em que os convidados de honra seriam o almirante X..., comandante Naval da Área, e sua esposa.
Com esse objectivo foi mandada passar a seguinte mensagem, à entrada da barra, dirigida ao comandante da Base, também um convidado, e que a faria chegar, por sua vez, ao referido almirante:

= TENHO HONRA SOLICITAR PRESENÇA BORDO SENHOR ALMIRANTE X... E SENHORA PARA JANTAR HOJE AS 19,30 =

O comandante da Base tinha o mau costume, por tudo e por nada, de fazer lembrar aos outros possíveis esquecimentos, e desta vez também assim procedeu, por meio da seguinte mensagem:

= MUITISSIMO OBRIGADO CONVITE. ALMIRANTE X... E SENHORA TÊM UMA FILHA =

O comandante do cruzador, irritado, cofiou o bigode e ditou para o seu oficial de comunicações uma mensagem do seguinte teor:

= PERFEITISSIMO. APRESENTO MINHAS MAIS CALOROSAS FELICITAÇÕES =

26 — Por alturas do Natal é costume trocarem-se mensagens de saudações alusivas à quadra festiva (o que se compreende, até certo ponto, dadas as especiais situações em que muitos se encontram) e sucedem-se então, por vezes, verdadeiras cataduplas de mensagens trocadas entre os comandos superiores e os comandos subordinados, e entre os comandos ao mesmo nível na cadeia de comando; depois dá-se o inverso, com as respostas de todos os destinatários iniciais ("desejamos igualmente a V. Ex.ª...").
Naquele ano, o comandante em chefe (deveria ser um "comunicativo") cumpriu o seu dever, apresentando os votos de Boas Festas, mas decidiu dar uma machadada na tradição, com uma mensagem redigida assim:

= TODOS DESEJAM A TODOS FELIZ NATAL E PRÓSPERO ANO NOVO. NÃO SÃO PERMITIDAS MAIS MENSAGENS DE BOAS FESTAS. LEMBREMO-NOS DO PESSOAL DE COMUNICAÇÕES E DA CARÊNCIA DO PAPEL =

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

Poema para Maria

Maria desceu a serra
deixou espaços abertos
o pascigo e o rebanho
a quietude da terra
os mantos de neve pura
e os regatos incertos
a sugerir aventura
Maria sonha viagens
Maria afaga miragens
Maria de tez rosada
traz na bagagem quimeras
que em noite prateada
esboçaram primaveras
pra lá da terra parada
Maria vem sem saudade
Maria quer a cidade
banhada de sol e mar
com barco grande a chegar
que brilha doirada e quente
lá ao longe muito longe
pejando a noite dolente
Maria da esperança
Maria da puridade
traz dentro dela os sorrisos
que domarão a maldade

Maria botão de rosa
é avezinha inocente
o que ela sente não sente
a maldade astuciosa
Maria soletra encantos
Maria liberta espantos
Maria descobre amor
também descobre incerteza
o tempo traz-lhe tristeza
faz de Maria a cigarra
de noites sabendo a nada
Maria da madrugada
Maria dos mil amores
Maria perdeu as cores
agora é branca de neve
e pinta os olhos d'azul
corre sem norte nem sul
sobe escadas desce escadas
até entra em palacetes
já não usa as arrecadas
nem o vestido loução
veste veludos Maria
veludos e solidão

Maria está tão vazia
tem lutos no coração
franja com ais os seus dias
é toda recordação
Lembra as leves fantasias
do entardecer risonho
lembra os luares d'arminho
o vermelhão do medronho
e o leviano regato
que lhe indicou o caminho
Maria sobe cansada
os degraus da feia escada
por onde chega ao seu ninho
Um quarto nu sem calor
onde chora quando calha
onde o desgosto é navalha
que fere os restos sem cor
de lindos sonhos d'amor

A. Santos Coentro
1.º-ten. SE

Boas Festas

Agradecemos e retribuimos as Boas Festas que tiveram a gentileza de nos enviar os seguintes leitores: Vítor Manuel de Sousa, de Alfragide, José Maria Gomes Ferreiro, de Milhazes, António José Martins Ferreira, de Queluz, Ângelo Dias, do Laranjeiro, António Piedade Vasques, da Baixa da Banheira, 1.º-ten. Alexandre Guerreiro, de Loulé, Joaquim Martins de Azevedo, de Portimão, c/alm. AN Renato Sequeira de Brito, de Lisboa, António de Sousa Almeida, de Lisboa, cap.-m.-g. Raul de Sousa Machado, de S. João do Estoril, v/alm. Fragoso de Matos, Manuel Carlos Martins, de Aveiro.

José da Costa Florim, de Matosinhos, 1.º-ten. SG Jerónimo Monteiro, Joaquim António Gonçalves, de Matosinhos, 1.º-sarg. M Joaquim Cabrita Machado, coronel Victor Grigoras, adido militar da Roménia, Joaquim Infante Cebola, de S. Pedro do Corval, José Carlos Martins Pires, de Lisboa, Elísio da Silva Figueiredo, de Frielas, Rui Miguel Vasconcelos Andrade, de Vila Nova da Caparica, Adelino Correia Gadanho, de Cacilhas.

V/alm. Lino Paulino Pereira, Vitorino Ascensão Bácio Guedelha, de Boliqueime, Manuel Alves de Almeida, de S. João da Madeira, Luís Maria Antunes, do Laranjeiro, Acácio Pinto da Fonseca, do Peso da Régua; arq. Eduardo Martins Bairrada, do Grupo de Amigos do Museu de Marinha; Alberto Fernando de Vasconcelos Guimarães, de Espinho, Luís de Azevedo Pereira, do Funchal, Agostinho Fardilha, de Esmoriz, José Alberto Gavina do Couto, de Agualva, Joaquim Correia Monteiro, de Lisboa, 2.º-ten. SG Fernando Gama Brandão, António Joaquim Nabais, de Lisboa.

Comando-Geral da Polícia de Segurança Pública, cap.-ten. Manuel Pinto Machado; Ramiro B. Martins, de Kent, com o envio de alguns calendários; António Fernandes Tavares, de Porcelhe, António Filipe de Almeida Correia, de Lisboa, Delegações da Liga dos Combatentes de Oeiras, do Barreiro e de Álcácer do Sal; António Marques Serra, de Lisboa, Empresa Pública ANOP, Manuel Ferreira dos Santos, de Ramalheira, Carlos Jorge de Almeida, Vila Nova de Gaia.

Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana, Alfredo Jalles, da Amadora, sarg.-aj. T Joaquim de Sousa Teixeira, das Mercês, cap.-frag. António Cardoso, J. Silva, de Alvide, c/alm. Daniel Duarte Silva, Abel Joaquim Valtelhas, da Cova da Piedade, e sarg.-aj. TF Francisco Galhetas, coronel Marius Andone, da revista "Viata Militará", da Roménia, e 2.º-ten. Cruz Cordeiro, comandante da "Dom Aleixo".

O ruído e as pessoas

Os efeitos perniciosos do ruído sobre as pessoas podem ser agrupados em três categorias:

(1) **Efeitos que se tornam perfeitamente claros, são quantificáveis e mensuráveis: perda de audição e danos do aparelho auditivo, na sequência de exposições prolongadas a ruídos intensos, ou redução na intelegibilidade das conversações (percentagem de uma comunicação verbal que é correctamente apreendida), na presença de ruídos.**

(2) **Efeitos que não são tão facilmente quantificáveis, dado o seu carácter mais subjectivo, e que dependem da atitude e situação dos indivíduos: incómodo, aborrecimento, irritabilidade.**

(3) **Efeitos que apenas recentemente começaram a aparecer como suspeitos e que são ainda objecto de observações preliminares: baixa de rendimento de trabalho, perturbações psicológicas e perturbações durante o sono.**

1. PERDAS DE AUDIÇÃO

O problema de âmbito sanitário mais significativo, causado pelo ruído, é a perda de audição.

A exposição a sons audíveis suficientemente intensos por períodos prolongados, pode provocar alterações fisiológicas no sistema auditivo. Algumas destas perturbações são temporárias e desaparecem com períodos de repouso auditivo (tempo passado em ambientes silenciosos).

Porém, a exposição regular a sons de intensidade elevada pode ser a causa de perda permanente de capacidade auditiva, nos indivíduos em causa.

O indicador mais comum da perda de audição é a chamada *alteração do limiar* — subida do nível sonoro mínimo a que se tem percepção auditiva, comparado com o nível mínimo a que tem essa percepção um adulto jovem com audição normal.

A zona do espectro de frequências audíveis mais sensível a esta variação de limiar é a dos 4000 Hz (*1*) (normalmente, aceita-se como espectro de frequências audíveis pelo homem normal a banda dos 20 Hz aos 16 000 Hz).

Dados experimentais revelam que uma exposição contínua a sons da ordem dos 90 dB (decibels) (*2*) — níveis superiores são encontrados na generalidade das casas de motores e centrais Diesel dos navios da Armada — provocará ao fim de cerca de 4 horas um abaixamento da sensibilidade auditiva — subida de limiar — da ordem dos 40 dB, o qual só estará completamente recuperado cerca de 10 a 12 horas depois de terminada a exposição.

Exposições de algumas horas a 100 dB (também encontradas em muitas actividades profissionais) só serão recuperadas após vários dias de repouso auditivo contínuo.

Quando os elementos sensíveis do ouvido interno são expostos a traumatismos suficientemente intensos — a energia sonora é propagada sob a forma de ondas de pressão, que provocam a variação da pressão de ar, em torno do valor médio da pressão atmosférica de equilíbrio a que estamos sujeitos — algumas células são afectadas e podem morrer e desaparecer. Suspeita-se porém que algumas células possam sofrer danos fisiológicos sem alterações visíveis. Por isso, uma perda de audição pronunciada, pode não ser revelada pela patologia do órgão sensitivo da audição e existir mesmo perante uma colcheia de aparência normal.

Aplicando os conhecimentos actuais sobre o assunto, a maioria dos países e dos organismos responsáveis, criou legislação tendente à protecção da audição dos indivíduos expostos a danos ocupacionais, a qual estabeleceu, além de regras de limitação de ruídos nos locais de trabalho, medidas de protecção colectivas e individuais, vigilância médica e acompanhamento da evolução da sensibilidade auditiva dos indivíduos.

A *surdez operacional* é assim tratada como verdadeira doença profissional, para cuja limitação o esclarecimento dos interessados sobre os mecanismos do ruído, modo de o reduzir e cuidados a ter, são factores essenciais.

No caso concreto da Armada, a *surdez dos fogueiros* (tradicional e tantas vezes associada a conceitos distorcidos, ligando a capacidade de suportar as longas exposições a níveis perigosos com a valentia física e moral) e as perturbações irreversíveis sofridas por pessoal artilheiro e pela grande maioria dos fuzileiros, são situações a merecer atenção cuidada dos organismos competentes, envolvendo aspectos do projecto das unidades navais e dos sistemas de bordo, disciplina das medidas de protecção e condições de trabalho e cuidados médicos apropriados.

2. INTERFERÊNCIA COM AS CONVERSAÇÕES

A diminuição da capacidade de perceber correctamente as comunicações verbais na presença de ruídos, é um outro efeito inconveniente, sobre o qual a investigação levou a conclusões precisas.

A dependência da exactidão das comunicações verbais, da relação entre *sinal* e *ruído* está perfeitamente conhecida.

Verifica-se que para uma relação sinal/ruído constante, a intelegibilidade decresce regularmente com o aumento da extensão da mensagem a transmitir.

Na prática, é possível melhorar a qualidade das comunicações verbais na presença de ruído de fundo, diminuindo as distâncias entre os interlocutores, ou levando o indivíduo *transmissor* a falar mais alto.

Sendo o nível sonoro global da voz humana em conversação normal de cerca de 60 a 65 dB, verifica-se que com ruídos de fundo da ordem dos 85 dB, dois interlocutores só conseguirão entender-se gritando, à distância de 30 cm, e que a um metro de distância, já será também necessário gritar, para ruídos de fundo da ordem dos 75 dB.

Não será difícil avaliar os inconvenientes de situações deste tipo em qualquer actividade, não só pelos riscos de erros provenientes de deficiente comunicação, como pelo esforço físico e psíquico que envolve o ter que ouvir ou fazer-se ouvir em ambiente ruidoso.

3. EFEITOS NÃO AUDITIVOS

Neste campo, a interferência e perturbação nos períodos de sono, é talvez o melhor factor para avaliar efeitos não auditivos do ruído. Estudos laboratoriais e uma enorme quantidade de inquéritos sociais levam a concluir que o ruído é de facto um elemento perturbador do sono.

Estas perturbações dependem por um lado da intensidade do som e também do nível de profundidade do sono do sujeito, quando o ruído é provocado.

Pode dizer-se que em média ruídos da ordem dos 65 a 70 dB, produzirão o despertar de 80 a 90% dos sujeitos a eles expostos a partir de determinado momento do período de sono.

---

(1) Anexo 1 (Definição de Hz). (2) Anexo 2 (Definição de dB).

No campo de outros efeitos, os elementos de investigação são mais escassos e menos precisos: enquanto que em relação a perturbações mentais apenas há vagas referências a possíveis diminuições na capacidade de actuação com a exposição continuada, estudos há que referem aumento de tempo de reacção visual com o aumento da intensidade do ruído, especialmente ao fim do dia, havendo um crescimento do número de erros no fim da semana de actividade normal.

Por outro lado, diversa literatura científica, especialmente dos países do Leste europeu e do Japão, refere a possibilidade de se subestimarem os efeitos da exposição aos ruídos perigosos. Relativamente à população em geral, os trabalhadores das indústrias ruidosas e as pessoas vivendo próximo de aeroportos revelariam uma maior incidência de certos problemas cardiovasculares (hipertensão, etc.) e insuficiências vasculares periféricas.

Perturbações digestivas e neurosensoriais seriam também mais frequentes nos empregados em indústrias ruidosas.

(Não será descabido notar uma constatação que pudemos fazer pessoalmente numa fábrica do Norte do país, quando, os operários se queixavam que muitas vezes tinham que interromper o seu trabalho — fabricação de peças fundidas — com grande indisposição, tonturas e vómitos. Os níveis de exposição eram da ordem dos 97 dB).

Parece ser notório também que o ruído se torna um agente indutor de ansiedade (o conhecido "stress").

4. INCOMODIDADE

Muitos dos efeitos anteriormente mencionados arrastam para o sujeito uma sensação de incómodo e mal estar.

Todavia, quer as condições psicológicas momentâneas, quer a situação de actividade em que o indivíduo se encontra, afectam substancialmente a sensação de incómodo.

É sabido que os indivíduos cuja actividade está directamente relacionada com a produção de ruído se sentem menos incomodados que outros, estranhos a ela, mas igualmente atingidos.

A Norma Portuguesa NP 302 — Ruídos Industriais de 1964, considera como aceitáveis para indivíduos que habitam ou exerçam actividades próximo de zonas industriais (ruidosas), até níveis de estímulo equivalentes a 40 a 45 dB.

Para níveis da ordem dos 55 a 60 dB, considera já provável a existência de *reclamações generalizadas* da parte dos atingidos.

Em jeito de conclusão parece claro que o estabelecimento de *programas de protecção de audição* para os indivíduos expostos a ruídos ocupacionais e a disciplina das actividades socio-económicas — tráfego rodoviário, ferroviário e aéreo, localização de indústrias, etc. — e a regulamentação das regras de construção das habitações no aspecto de isolamento acústico, são todos factores importantes na criação de um *clima acústico* que nos permita viver mais felizes no mundo de progresso tecnológico que é o nosso.

Fernando Palma Ruivo
Cap.-frag. EME

ANEXO 1

DEFINIÇÃO DE HZ (HERTZ)

O som é um fenómeno ondulatório originado pela variação da pressão do meio em que se propaga (neste caso, o ar), variação essa em torno de uma pressão de equilíbrio e que é a pressão atmosférica.

Esta variação faz-se alternadamente entre valores positivos (acima da pressão de equilíbrio), e valores negativos (abaixo da pressão de equilíbrio).

Um som puro é originado por uma onda de pressão de características sinusoidais, características essas conhecidas da representação dos fenómenos eléctricos — corrente alternada.

O tom subjectivo de um som simples é determinado pelo número de vezes que a referida variação, em torno da pressão de equilíbrio, tem lugar em cada segundo — muitas vezes: sons agudos; poucas vezes: sons graves.

A grandeza física que representa esta razão de oscilação é a *frequência* — símbolo "f". Assim, os sons graves serão de baixa frequência e os agudos de alta frequência.

Associada com a representação sinusoidal mencionada, é definida a unidade de frequência, o *Hertz* — símbolo "Hz".

Esta unidade pretende significar o número de vezes que, em cada segundo, a pressão sonora oscila em torno do valor médio, completando um ciclo por cada vez, isto é, desde o valor médio, crescendo até ao máximo, decrescendo até passar de novo ao valor médio, continuando a decrescer até ao mínimo e crescendo de novo até ao valor médio.

A banda de frequências audíveis (aquelas a que o aparelho auditivo responde), no adulto normal, está compreendida entre os 20 Hz (sons graves) e os 16 000 Hz (sons agudos). O ouvido é mais sensível para sons à volta dos 3000 Hz.

ANEXO 2

DEFINIÇÃO DO DECIBEL (dB)

Uma fonte sonora irradia energia, a qual se propaga em todas as direcções, se considerarmos a fonte no espaço livre, segundo um modelo conhecido por propagação esférica.

Associado a este conceito de propagação de energia, aparece o conceito de *intensidade* sonora, que representa a quantidade de energia que passa por uma dada área da superfície da esfera de propagação, visualizada como envolvente da fonte sonora. Claro que quanto maior for a energia irradiada pela fonte, maior será a intensidade sonora e mais intenso será o som que o aparelho auditivo regista.

Por definição, o decibel é uma unidade que exprime a relação entre duas quantidades de uma determinada grandeza, sendo uma delas a de referência, utilizando uma técnica de compressão de escala pela aplicação da lei logarítmica.

Assim poderemos dizer que, considerada uma intensidade de referência I_0, a intensidade I de uma fonte sonora é, em *decibels:*

$$\text{Intensidade sonora} = 10 \log_{10} \frac{I}{I_0} \text{ dB}$$

Mas a *intensidade* tal como é definida, é difícil de medir com a instrumentação mais vulgar disponível. O facto de haver uma relação simples entre a *intensidade* e o *quadrado da pressão* de uma dada onda sonora, permite aplicar as técnicas de medição da pressão, na avaliação da potência da fonte.

Define-se assim a quantidade *"nível de pressão sonora"*, associada com a perturbação provocada, na pressão de equilíbrio (atmosférica), pela presença de uma onda sonora e à qual se aplica a definição de *decibel* acima referida. Comparam-se portanto as segundas potências das pressões em causa, com aplicação da lei logarítmica.

$$\text{Nível de pressão sonora} = 10 \log_{10} \frac{p^2}{p_0^2} \text{ dB (ref. } p_0)$$

ou

$$\text{N.P.S.} = 20 \log_{10} \frac{p}{p_0} \text{ dB (ref. } p_0)$$

Esta escala é particularmente bem adaptada aos fenómenos acústicos, pois não só permite exprimir facilmente relações entre valores muito diferentes, como segue as características de resposta do aparelho auditivo que são semelhantes às da lei logarítmica. De facto o ouvido humano responde a valores de pressão relativa numa faixa da ordem dos 10^6 vezes, e a lei logarítmica permite exprimir essa variação numa escala de decibels que vai de 0 a 120, o

que se torna extremamente prático. A pressão de referência utilizada p_o é $\approx$ 0.0002 newton/m^2 e corresponde ao limiar de audição no adulto jovem saudável, a 1000 Hz.
Pela aplicação da definição se constata que se $p=p_o$ o NPS=0 dB; se $p=2\,p_o$, NPS=6 dB; se $p=10\,p_o$, NPS=20 dB; se $p=1000\,p_o$, NPS=60 dB, etc.

Havendo uma relação bem definida entre a potência sonora de uma fonte, a intensidade sonora resultante e a pressão sonora que o acompanha, é fácil utilizar instrumentos que reajam a variações da pressão para avaliação das grandezas em causa. Por esta razão, é prática corrente exprimir os níveis sonoros existentes em termos de níveis de pressão sonora, relativamente à pressão de referência indicada.

ANEXO 3

NÍVEIS DE PRESSÃO SONORA MAIS COMUNS

Nível dB	Efeito subjectivo	Fonte típica (exterior)	Fonte típica (interior) 1 m
130	Doloroso	Avião a jacto militar na descolagem a 15 m	Maçarino oxi.
120	Muito inconfortável		
110	Inconfortável	Avião turbo-hélice na descolagem a 60 m	Máquina de rebitar Banda rock 108–114
100	Muito elevado		Motor Diesel 1000 Hp
90	Elevado	Motociclo a 15 m	Máquina impressora rotativa
80	Moderadamente elevado	Lav. automóveis a 6 m (88) Interior do metropolitano (86)	Misturador de comida (88) Triturador de lixo (80)
70		Rua de cidade movimentada (78) Comboio a 100 km/h a 15 m (78)	Sala de estar com música (76) TV/Rádio (72) Aspirador (70)
60	Normal		Registadora Máq. eléctrica de escrever Máq. lavar roupa Conversação (60)
50			Interior da habitação durante o dia
40	Silencioso	Rua em zona residencial durante a noite	Condicionador de ar-ventilação
10		Canto de aves	
0	Limiar de audição	Queda de folhas de árvores	

Terminologia Naval

FORA DO CAMINHO — Navegação em rumo diferente do determinado; a correcção é mandada efectuar pelo oficial de quarto ao marinheiro do leme, usando a expressão: "vai para o caminho".

FORÇA DE PALPITAÇÃO — Força originada pelas diferenças de pressão da água que tende a causar um movimento para fora e para dentro, das chapas e balizas do navio.

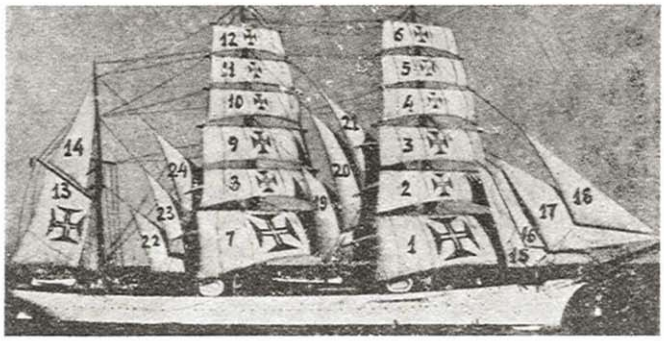
FORÇA DE REMOS — Remadas vigorosas e cadenciadas para imprimir maior velocidade à embarcação. Voga arrancada ou apertada.

FORÇA MAIOR — Condição respeitante ao navio e sua guarnição quando na impossibilidade de evitar avarias resultantes de tempestades, descargas eléctricas, etc.

FORÇAR — Entrar à força na barra ou porto, a despeito dos meios defensivos do inimigo. Entrar no porto, barra ou passagem com mau tempo.

FORMIGA — Cordão de praças formado entre dois locais do navio para passagem de munições ou quaisquer outros objectos.

FORMOSA — Vela triangular e latina de entre mastros que enverga entre a vela de estai do joanete grande e a do estai de gávea; é utilizada normalmente com ventos bonançosos.



19 — vela de estai de gávea. 20 — formosa.
21 — vela de estai do joanete grande.

FORQUETA — Peça metálica em forma de forquilha que enfia a sua haste no alcatrate da embarcação e que serve de apoio aos remos.

FORQUILHA DA RETRANCA — Forqueta de madeira ou metálica colocada na borda do navio, à popa e a meia nau, para descanso da retranca.

FORRA — Reforço de lona aplicado a uma vela nos pontos sujeitos a maiores esforços.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

O último

"(...) O último capitão português, nasceu aqui mesmo, em Viseu, no Rossio, na velha casa que foi demolida para no local ser construído o edifício moderno da Caixa Geral de Depósitos, no dia 1 de Fevereiro de 1872. Chama-se Afonso Júlio de Cerqueira. Depois de fazer os estudos nesta cidade, foi para Lisboa, onde assentou praça como aspirante de Marinha, em 5 de Novembro de 1888.

"Começou então a vida oficial, trabalhosa, heróica, honrada e patrioticamente bela daquele que se popularizou com o nome de *Comandante Cerqueira* e há-de ficar na História dos nossos dias como o mais perfeito representante dos famosos capitães de África e da Índia.

"As comissões sucedem-se e Afonso de Cerqueira, ora fazendo parte das guarnições dos navios de guerra, ora desembarcando para operações de campanha, vai fazendo a sua aprendizagem militar, mostrando ao mesmo tempo as virtudes clássicas dum guerreiro português: valentia, lealdade, abnegação, disciplina bondosa no tratamento dos inferiores, dureza para consigo próprio diante dos trabalhos mais difíceis.

"A história da Marinha no primeiro quartel do século XX está cheia das suas nobres acções e, perante todos, amigos e inimigos, o seu carácter é apontado e respeitado como exemplo das virtudes fidalgas duma grande raça.

"Mas os actos que melhor o definiram como famoso capitão de Portugal, foram os praticados no comando do Batalhão de Marinha, no Sul de Angola, durante a Primeira Grande Guerra Mundial.

"No conjunto das forças que constituiram a expedição, o general Pereira d'Eça, entendeu dever diferenciar esta gloriosa homenagem:

"Todas as unidades cumpriram o seu dever por forma a justificar o grande orgulho que sinto em tê-las comandado: porém, julgo merecedor de especial menção o Batalhão de Marinha.

"Esta unidade mostrou sempre a maior correcção, a nítida compreensão dos seus deveres cívicos e militares, tanto no período que antecedeu as operações como durante as operações.

"Foi, sem o menor exagero, uma unidade de élite, *cuja têmpera fica definida dizendo que foi a mais resistente nas marchas, a mais esforçada nos combates e que durante os quatro dias em que na Môngua estivemos reduzidos a um quarto de ração, as suas sentinelas chegaram a cair de fraqueza nos respectivos postos, sendo imediatamente rendidas, sem que disso o comando superior tivesse conhecimento, pois essa unidade sabia bem que esse comando nada podia fazer que modificasse de pronto a situação.*

"Depois de tão honroso louvor ao Batalhão de Marinha, o general Pereira d'Eça propõe o comandante Afonso de Cerqueira para medalha de ouro de Valor Militar, a mais alta e honrosa recompensa a que pode aspirar um oficial português, assinalando-o como tendo revelado *as mais distintas qualidades de oficial disciplinador, enérgico, inteligente, activo e valente, impondo-se pelo exemplo.* E acrescenta que as suas qualidades de valentia e sangue frio se evidenciaram sobretudo quando, no combate de 20 de Agosto, *tendo sido dada ordem para parte das forças do seu comando carregarem à baioneta o gentio, espontaneamente, e por duas vezes, carregou à frente dessas forças.*

"Mas, mais do que a secura dos louvores, dão a ideia do que foi a acção do comandante Cerqueira e do seu Batalhão de Marinha no Sul de Angola os testamentos do general Pereira d'Eça e dos coronéis Veríssimo de Sousa e Pereira Caldas, estes últimos comandantes dos destacamentos do Humbe e do Cuanhama que tiveram debaixo das suas ordens os marinheiros.

"O primeiro legou à Marinha a sua espada; o segundo deixou-lhe a medalha de Valor Militar que ganhara na campanha; e o terceiro legou-lhe, também, a sua espada. São três testemunhos sinceros e expressivos de homens que se aprontavam para a paz da consciência.

... a pé e a cavalo ...

Montados em bois ...

"Também o coronel Ferreira do Amaral que tanto se popularizou como comandante da Polícia de Lisboa, põe em evidência os feitos do Batalhão de Marinha no seu livro *A Mentira de Flandres e ... o Medo.*

"Ferreira do Amaral que militou com grande esforço na África e na França, durante a primeira Grande Guerra e pôde comparar os processos de luta mais modernos com as campanhas coloniais, dá a estas um qualificativo valor. E, tendo assistido aos combates de Môngua, conta-nos com entusiasmo vibrante as cargas da Marinha, conduzidas pelo bravo comandante Cerqueira.

"Transcrevemos do seu livro alguns períodos, com pena de não podermos ser mais extensos; mas é nosso intento focar apenas a figura do herói, nosso conterrâneo, sem tomarmos muito espaço à *Beira Alta.*

"Ele escreveu assim, cheio de emoção:

"Eram, pois, 5 da tarde e a clareira de Môngua era uma autêntica barraca de feira de Alcântara com tiro ao alvo, em que os aficionados eram os atiradores cuanhamas e as pastilhas de gesso ... eram os oficiais da coluna.

"A mouche *era o Quartel General da coluna que, embora estivesse em uma larga trincheira cercada de quatro ou cinco carroças, tinha um ponto fraco: faltava-lhe o tecto blindado ... de modo que as balas por aí*

Capitão

... lavando corpos e roupas nos rios ...

Transportando carga em camelos.

pareciam nuvens de gafanhotos. Eram as que iam com sobrescrito *para o comando e mais as que não acertavam ao longo das faces.*

"Resolveu então o comando da coluna acabar com aquela maçada, para o que deu as suas ordens a fim de se enxotar *o inimigo à baioneta.*

"Inicia o primeiro contra-ataque a Marinha.

"Foi formidável de elan *e de entusiamo!*

"O chefe dos serviços de saúde da coluna, o capitão-de-fragata dr. Vasconcelos e Sá, atira com as lancetas parar os infernos, manda para o diabo os pensos, os auto-claves, os cloroformios, toda a tralha cirúrgica, enfim, e acompanha os seus briosos camaradas.

"Pega também numa espingarda de caça grossa, de que se fazia sempre acompanhar, e, como um simples marujo, carrega nas fileiras da Marinha.

"Os maqueiros do posto de socorros do Batalhão de Marinha, marinheiros também, ao verem o seu chefe acompanhar a carga ... carregam *também de macas às costas!*

"O doutor Vasconcelos e Sá, nesse momento, não parecia um capitão-de-fragata. Todo ele era um autêntico marujo, praguejando as mais vulgares obscenidades do bairro da Madragoa, os cantos da boca com espuma de sede e de raiva, os olhos injectados. A sua figura avantajada tomava proporções de algo gigantesco. Esse bravo português parecia, correndo ao lado da maruja, um ... raio, que ia partir todos os cuanhamas em estilhas. Esse homem era incapaz de ver matar um cuanhama a sangue frio, com um tiro de pistola, posso asseverá-lo.

"O porta-bandeira, cujo nome neste momento lamento não saber, e que durante todo o ataque não se abrigara, afrontando serenamente durante todas as dez horas os milhares de balas que procuravam a bandeira, acompanha de bandeira ao ombro a vaga furiosa daquela espécie de gente!!!

"Porque é que a bandeira da nossa Marinha de Guerra não tem ainda hoje junto à ponta da lança a medalha de ouro de Valor Militar que nesse dia ganhou, para não dizer em toda a campanha?

"Os três combates de Môngua não chegam? Talvez não cheguem por não serem serviços a políticos.

"Perante aquele espectáculo, que foi como que um vibrar de 800 anos de raça, o fogo inimigo cessou como por encanto. A infantaria de Marinha entra no orla do bosque fronteiro e, depois de algumas descargas, retira para o quadrado a guarnecer outra vez a sua face.

"Chegados aí o inimigo retoma os seus postos de combate e recomeça o tiroteio enervante que, minutos depois, retomava a intensidade anterior à carga.

"Então as companhias de Marinha resolvem dar uma segunda carga e perseguir o inimigo a tiro.

"Mais uma vez os conduz o seu bravo, sereno e impassível comandante, capitão-tenente Afonso de Cerqueira, misto de marujo e de soldado sofredor, seco e obediente perante os maiores perigos, quase feroz na imposição dos deveres militares e quase lamecha *quando se tratava dos direitos e bem estar dos seus homens.*

"Também dessa vez acompanhou a carga o dr. Vasconcelos e Sá. Mas então já não parecia um raio, parecia ... uma trovoada.

"(...) O comandante Cerqueira voltava com o ar despreocupado e satisfeito de quem havia desempenhado rigorosamente uma ordem que tinha recebido!

"Escusado será dizer que, perante o aspecto terrificante das baionetas da Marinha e perante o tiroteio infrene com que os cuanhamas foram alvejados, estes eclipsaram-se de vez pelas profundezas dos bosques.

"Ainda hoje não devem ter ganho para o susto.

"O combate terminou assim nesse dia e por assim dizer o cuanhama dobrava a essa hora a sua cerviz orgulhosa de povo independente!

"Estava moralmente vencido.

"Esta narrativa de combate que se refere a Môngua, como se podia referir a Ceuta e Mazagão, ou a Ormuz, Diu e Malaca, tão idênticas e gloriosas foram sempre aquelas sortidas, põe em evidência, na frase feliz do coronel Ferreira do Amaral, *aquele espectáculo, que foi como que um vibrar de 800 anos de raça ...*

"A conduzir os marinheiros, Afonso de Cerqueira, o último capitão, *bravo, sereno e impassível, misto de marujo e de soldado sofredor, seco e obediente perante os maiores perigos* era *quase feroz na imposição dos deveres militares e quase 'lamecha' quando se tratava dos direitos e bem estar dos seus homens.*

"Foram assim os grandes capitães de Portugal!

"O comandante Cerqueira, à frente duma força de marinheiros ou na ponte de comando dum navio, mantinha sempre aquela mesma serenidade que só conseguem os homens que nasceram e se prepararam para os grandes feitos. E quer em tempo de paz, quer em tempo de guerra, o seu espírito pairava muito acima das ambições vulgares dos homens, todo concentrado no misticismo da Pátria que com o maior brilho serviu e honrou. E os seus subordinados, verificando o desinteresse do chefe prestigioso, seguiam-no resolutamente, evocando as mais belas páginas da história de Portugal.

"Perante as convulsões políticas que agitaram o nosso país, o comandante Cerqueira tomou partido, como era próprio do seu carácter: escolheu aquele em que julgava estar o interesse nacional. Mas, ao ver

outros a combater no campo adverso, a sua consciência interrogava-se:
"— Qual de nós lutará pela mais justa causa?!
"E foi assim que ele, vencedor nos campos de batalha, estendia a mão leal aos vencidos, para que todos esquecessem ódios e ofensas e como bons portugueses trabalhassem para benefício da Pátria comum.
"O escritor Rocha Martins que militava nas fileiras adversas, conta no seu livro, *A Monarquia do Norte*, os momentos trágicos que viveram os monárquicos, vencidos em Monsanto, quando viram chegar ao forte os vencedores, animados ainda com o troar dos canhões, os silvos das balas e os fumos da paixão e da pólvora. Mas ...

"(...) De repente, um oficial de Marinha que conseguira atravessar surgiu com meia dúzia de marinheiros, olhou encolerizado aquela turba ávida de crimes e, de braços erguidos, pedindo uma trégua ao berreiro, a qual não se deu por completo, exclamou:
"— Rapazes ... Não me obriguem a arrepender-me de ter sido republicano toda a minha vida! ... Marinheiros, estão entregues à honra das camisolas de alcaxa aqueles prisioneiros! ...
"Sujo de pó, a voz bem timbrada, um olhar de domínio, sagrado por tudo quanto já dera à República, o comandante Afonso Júlio de Cerqueira — o bravo vencido em 5 de Dezembro, triunfante agora — salvava os monárquicos das iras da turba excitada.
"— Viva a República! Viva a República! ...
"Ele, perfilara-se e fizera gravemente a continência a Azevedo Coutinho, outrora seu comandante em África.
"Lá de longe chegavam ainda doestos que logo os da frente faziam calar e o forte foi sendo, pouco a pouco, evacuado na noite negra em que se estabeleciam sentinelas no campo, sob o frio rude de Janeiro.

"O vencedor de Monsanto adquiriu uma popularidade imensa. Podia ter sido ministro, podia ter ocupado altos postos na política do país, mas a todos os convites, ainda os mais sinceros e atenciosos, dava uma sistemática e imperiosa negativa. Ele era um comandante — um grande capitão certamente — mas não era mais do que isso. Que cada português ocupasse o lugar para que honestamente se sentisse capaz! — seria a felicidade de Portugal!
"As últimas vezes que Afonso de Cerqueira comandou marujos, foi em 14 de Outubro de 1928 e em 9 de Dezembro de 1932. Mas agora não era em guerra: tratava-se da guarda de honra à bandeira do Batalhão de Marinha a Angola que ia ser condecorada, ou ia dar entrada no Museu Militar.
"A composição da força de marinheiros fez-se com todas as possibilidades da Armada. Foram buscar os veteranos do Sul de Angola: o mesmo comandante, o mesmo porta-bandeira, muitos oficiais e praças a que se juntaram mais heróis de outras campanhas e ainda a gente nova que nada havia feito, mas em cujos corações palpitavam anseios de heróicas e nobres façanhas. Foram paradas magníficas!
"O povo de Lisboa acorreu à Avenida da Liberdade para aclamar a Marinha e o bravo comandante Cerqueira, naquela justa consagração que sabe fazer aos seus heróis. Foi admirável de entusiasmo, de vibração patriótica, de carinho, de disciplina, de harmonia perfeita que nos encheram de orgulho por sermos também portugueses.
"A Marinha desceu impecavelmente a Avenida entre as aclamações da multidão. Os heróis velhos choravam de contentamento. Não era por vaidade, nem por orgulho sequer: era pela lição preciosa que se dava aos novos, aos grumetes, que entravam na vida militar e recebiam o incitamento para cometerem mais feitos de valor e de nobreza. E os grumetes, naquela ocasião levados ao combate, não se distinguiram dos velhos heróis africanos. A tradição da Marinha e da Pátria mantinha-se, passando de geração a geração.
"Afonso de Cerqueira, à frente da coluna, era o grande capitão de todos aqueles homens. Ao reconhecer-me, entre as fileiras do povo, inclinou ligeiramente a espada, correspondendo à minha saudação. E sorriu-se para mim, contente, como que a dizer-me — a mim que também ele tinha conduzido ao combate pela primeira vez — que vale a pena cumprir o dever, naquela heróica divisa que usa a Armada de Portugal: *A Pátria honrai que a Pátria vos contempla.*
"Senti qualquer coisa de muito grande. Compreendi quanto valia o dito do grande capitão de Diu: *aqui estão portugueses acostumados a matar muitos mouros e têm por capitão António da Silveira.* Também ele me dizia sem falar: *Eu sou Afonso de Cerqueira e comando os marinheiros de Portugal!*

Transporte de um doente.

"Cavalaria" da Marinha mata a sede num rio.

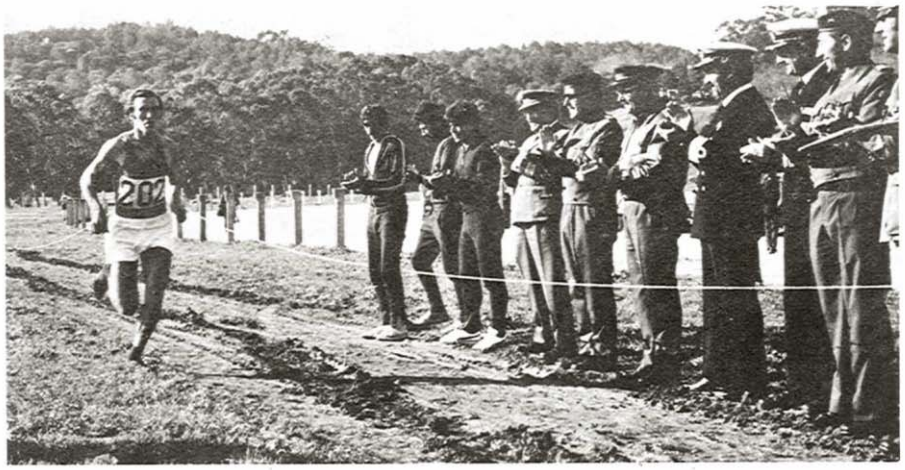
"Para ser ainda maior perante o nosso preito de justa homenagem, também Afonso de Cerqueira se compara aos grandes capitães de outrora que sofreram a ingratidão dos reis.
"Atingido pelo limite de idade, não foi promovido a almirante no activo, quando, se não fora a sua teimosa modéstia, haveria sido promovido por distinção, como outros, garantindo um lugar no almirantado. Só foi promovido na reserva.
"Mas continuou a trabalhar para o Estado, a trabalhar sempre, até que atingiu os 70 anos de idade e passou à situação de reformado. Daí em diante, o Estado não queria mais os seus serviços.
"A vida estava difícil para todos, muito mais para o grande capitão que, tendo recebido as mais altas condecorações militares portuguesas e ainda as do Império Colonial — ainda por Decreto de 10 de Setembro de 1946 foi condecorado com a medalha de ouro de *Homenagem nacional aos heróis da ocupação do Império* — só lhe pagavam a magra pensão de reforma. Os bons lugares em companhias privilegiadas e outros rendosos tinham sido dados a diversos cidadãos, não se sabe por que merecimento.
"E Afonso de Cerqueira, o último grande capitão português, foi oferecer os seus serviços, a troco de modesta remuneração, a uma empresa particular que lhos aceitou. E, agora, o herói nacional que tinha conduzido ao combate milhares de portugueses com risco de perderem a vida, era conduzido por um homem que não suportava a perda de dois patacos velhos! ...
"Pouco tempo ali se demorou. Mas foi nesta altura que um automóvel o atropelou numa rua da Baixa, obrigando-o a estar paralisado algumas semanas em sua casa. E, ele, o herói famoso, esquecendo as dores da ferida, lembrando-se apenas que o motorista tinha família e precisava de ganhar o seu sustento, declarou imediatamente ao polícia que tomava conta da ocorrência:
"— Este senhor não teve culpa. Eu é que passava distraído.
"Tem sido sempre assim em toda a sua vida cheia de beleza heróica e de abnegação humana. O homem que tanto honrou Portugal, enobrece igualmente a cidade que o viu nascer e de que ele tanto se orgulha, lembrando-o em todas as ocasiões. E, portanto, escrevem-se estas linhas para serem publicadas na *Beira Alta*, enquanto não aparece o livro que um consagrado historiador oficial escreva, enaltecendo as virtudes patrióticas deste famoso viseense.
"Que a cidade de Viseu honre os seus filhos. Afonso de Cerqueira bem o merece. E deve partir da terra que o viu nascer, a iniciativa da consagração nacional ao último capitão dos portugueses".

J. Moreira Campos
(In separata da revista "Beira Alta")

Desporto

TORNEIO DE CORTA-MATO DAS FORÇAS ARMADAS

Organizado pela Direcção do Serviço de Educação Física (Armada), realizou-se no passado dia 15 de Dezembro, nos terrenos anexos ao Hipódromo do Jamor, o 2.º Torneio de Corta-Mato das Forças Armadas a que concorreram representantes da Armada, do Exército, da Força Aérea e da Guarda Nacional Republicana. O torneio constou de duas corridas — uma de 5000 metros (corta-mato curto) e outra de 12 000 (corta-mato longo) — nas quais se distinguiram os atletas do Exército com duas vitórias individuais e uma colectiva e os da Armada com uma vitória colectiva e dois 2.os lugares individuais. Damos a seguir as respectivas classificações:



O mar. FZ Pedras apresta-se para cortar a meta em 2.º lugar.

CORTA-MATO CURTO:

1.º — 1.º cabo Atabão (Exército) 15m 49s
2.º — Mar. L Oliveira (Armada) 16m 25s
3.º — Soldado Ribeiro (Exército) 16m 33s
4.º — Soldado Carvalho (Exército) 16m 55s
5.º — Gr. L Costa (Armada) 17m 05s
6.º — Gr. L Duarte (Armada 17m 09s
7.º — Mar. A Sequeira (Armada) 17m 13s
8.º — Mar. A Ferreira (Armada) 17m 20s

Classificação colectiva:

1.º — Exército ..... 8 pontos
2.º — Armada ..... 13 pontos
3.º — Força Aérea ..... 34 pontos
4.º — GNR ..... 45 pontos

CORTA-MATO LONGO:

1.º — Soldado Sena (Exército) 39m 04s
2.º — Mar. FZ Pedras (Armada) 40m 14s
3.º — Mar. S Freitas (Armada) 42m 03s
6.º — Mar. FZ Leal (Armada) 42m 44s
7.º — Mar. FZ Pimenta (Armada) 42m 50s
9.º — Mar. FZ Lima (Armada) 43m 04s
13.º — Cabo FZ Gato (Armada).
14.º — Gr. FZ Lourenço (Armada).
18.º — Mar. C Dias (Armada).

Classificação colectiva:

1.º — Armada ..... 27 pontos
2.º — Exército ..... 28 pontos
3.º — Força Aérea ..... 87 pontos
4.º — GNR ..... 115 pontos

Assistiram à competição o contra-almirante Cardoso Tavares, em representação do superintendente dos Serviços do Pessoal da Armada, que presidiu; o general Fontes Pereira de Melo, presidente da Comissão de Educação Física e Desportos das Forças Armadas, e representantes do governador Militar de Lisboa, do director do Serviço de Instrução da Força Aérea, do director do Serviço de Instrução da Força Aérea, do director do Serviço de Educação Física do Exército e do comandante-geral da GNR, os quais, no final, procederam à entrega de medalhas aos concorrentes.

PARTICIPAÇÃO DA ARMADA EM COMPETIÇÕES CIVIS

Militares da Armada, através do Centro de Educação Física da Armada (CEFA), participaram no 1.º Grande Prémio SUMOL, organizado pelo Clube de Futebol "Os Belenenses", que constou duma prova de corta-mato na distância de 6000 metros, e na qual participaram 57 atletas. Os representantes do CEFA tiveram uma actuação bastante meritória como se pode deduzir das classificações individual e colectiva:

5.º — Mar. FZ Pedras
9.º — Mar. S. Freitas
10.º — Mar. L Oliveira
15.º — Mar. A Sequeira
16.º — Mar. FZ Lima
18.º — Mar. FZ Pimenta
20.º — Mar. A Ferreira

Classificação colectiva:

1.º—Benfica	40 pontos	3.º—"Os Belenenses" .	120 pontos
2.º—CEFA	55 pontos	4.º—CUF	127 pontos
		5.º—CDUL	130 pontos

JUDO

Realizou-se no dia 12 de Dezembro findo, na Escola Naval, no Alfeite, o 2.º TSUKINAMI SHIAI, organizado pelo Centro de Educação Física da Armada, e que teve a participação de elementos da Escola Prática da Administração Militar, da GNR, do Arsenal do Alfeite, do navio-hidrográfico "Afonso de Albuquerque", da Força de Fuzileiros do Continente e do CEFA.

2.º ESTÁGIO DE SENSIBILIZAÇÃO À EDUCAÇÃO FÍSICA

De 12 a 16 de Dezembro último, com a presença de cinco oficiais do Corpo de Fuzileiros e três do Comando Naval do Continente, efectuou-se o 2.º Estágio de Sensibilização à Educação Física para comandantes e imediatos de unidades da Armada.

Numismática e Medalhística

EXPOSICÃO-FEIRA NO FUNCHAL

Efectuou-se nos passados dias 9, 10 e 11 de Dezembro, no salão nobre do Teatro Municipal da cidade do Funchal, na ilha da Madeira, a II Exposição-Feira do Coleccionador. Acontecimento de elevado significado para o desenvolvimento coleccionista local, estas exposições terão periodicidade anual, segundo fomos informados, tendo-se realizado a primeira em Dezembro de 1976.

Embora no Continente as expo-feiras já comecem a ter um certo sentido mecanicista — no primeiro fim de semana de cada mês, no último, terceiro, etc. — no Funchal, o significado é completamente diferente. Notou-se pelo público, pelo esquema publicitário desenvolvido, pelo apoio da imprensa local, rádio, televisão... Chamou-nos especial atenção este último ponto, pois no dia inaugural, ainda antes da hora marcada, já se encontrava no salão a Imprensa, Rádio e Televisão. Tivemos oportunidade de no dia seguinte ver uma desenvolvida reportagem num jornal local. Este facto é de primordial importância, pois sabemos quanto vale a colaboração destes meios para a divulgação destes certames.

No Funchal, as entidades locais compreenderam o alto significado cultural e de divulgação desta exposição, tendo colaborado a Câmara

Municipal; Serviços Culturais da Câmara Municipal; Delegação do Turismo da Madeira; Banco Borges & Irmão (Funchal); Clube Filatélico da Madeira; Portobello; Pátio, Livros e Artes, S.A.R.L.

Tal já não se pode dizer da afluência de público, que compareceu em número inferior ao desejado. Tivemos ensejo de distinguir dois sectores de visitantes: o curioso e o coleccionador, sendo este muito inferior àquele. Cremos que a entrada gratuita foi o gérmen desta constatação. O turista foi insignificante. Da análise desta expo-feira pensamos que o Funchal terá que contar com os seus habitantes coleccionadores e não ter ilusões turísticas, pois os turistas ou vão para descansar, ou então não são coleccionadores.

Sendo assim, o poder de compra global é de tal maneira baixo que os expositores-comerciantes continentais não se arriscarão a participar nestas expo-feiras devido aos encargos da sua deslocação. E do Funchal, só participaram 3 ou 4 comerciantes, razão porque vemos com certa apreensão o desenvolvimento destes certames.

No que se refere ao certame, este teve lugar num salão pequeno mas acolhedor, para o género, como se pode observar pela foto inserida, dividido nos seguintes sectores expositionais:

Aspecto geral da expo-feira.

1. À entrada, uma exposição de filatelia com carimbo comemorativo.
2. Ao centro, a Feira do Coleccionador, com as respectivas mesas de compra-venda dos comerciantes.
3. Ao fundo, exposições diversas dedicadas aos temas:
   - —Numismática: moedas das primeiras dinastias, cunhagem artesanal; cunhagem mecânica; selos numismáticos; moedas com acabamento especial (proofs).
   - —Filatelia: estudo dos selos do correio.
   - —Medalhística: expositores Gravarte; colecções particulares.
   - —Tesserologia: tésseras nacionais e ultramarinas; temática de tésseras de transportes.
   - —Notafilia: notas várias.
   - —Moedas Euro-América para África: pequeno tesouro de S. Tomé.
   - —Moedas F.A.O.: alimentos para o Mundo.

AFAC

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Conforme o programado no plano de emissões para 1977, foi posta em circulação no dia 14 de Dezembro último, a série que reproduzimos, alusiva ao Natal. Tem a particularidade, que consideramos muito feliz, de, pela primeira vez entre nós, os selos que a constituem terem sido desenhados por crianças, o que aliás já noticiámos no número de Setembro passado.

Escrevemos então, que em próxima oportunidade voltaríamos ao assunto, o que vamos fazer agora, com o maior prazer.

Numa decisão, a todos os títulos credora dos maiores encómios, os CTT decidiram que a série portuguesa alusiva ao Natal fosse desenhada por crianças, para o que, em devido tempo, estabeleceu normas que tiveram a mais entusiástica receptividade da nossa juventude, comprovada pelo elevadíssimo número de "artistas" participantes. Dissemos em Setembro, e vamos repetir, que foram recebidos 4200 desenhos, enviados por jovens estudantes de 101 escolas espalhadas por 81 localidades do nosso país.

O trabalho do júri de selecção destes motivos deve ter sido imenso e difícil,

mas cremos que valeu a pena, não só pelos interessantíssimos selos que daí resultaram, mas também pela capacidade artístico-cultural claramente demonstrada por uma mocidade ávida de uma valorização a todos os títulos notável e necessária. Infelizmente, só puderam ser seleccionados seis dos desenhos apresentados, quatro para os selos, um para a ilustração do sobrescrito comemorativo do 1.º dia de circulação e um outro para o carimbo, também do 1.º dia, mas, de qualquer modo, uma coisa ficou bem patente, que foi o interesse que a juventude mostrou em participar numa obra inédita entre nós, que pode muito bem ser o início de uma vocação. Por tudo isto não restam dúvidas de que a iniciativa dos CTT foi um êxito total em todos os aspectos, e é nossa convicção que vai ser devidamente apreciada pelos filatelistas portugueses e mesmo por estrangeiros, até porque, selos desenhados por crianças, não aparecem com frequência.

Os nomes dos jovens "artistas" que colaboraram nestes selos do Natal de 77 e as escolas que frequentam são as seguintes: Carla Maria Passarinho, de 11 anos, e Paula Maria Luís David, de 12 anos, ambas da Escola Preparatória do Sardoal; Maria do Sameiro Alves dos Santos, de 11 anos, da Escola Preparatória Francisco Sanches, de Braga, e Rosa

Maria Martins Cardoso, também de 11 anos, da Escola Preparatória de Águeda. O desenho que ilustra o sobrescrito do 1.º dia, é da autoria de Alberto Pinto Antunes, de 13 anos. Desconhecemos a escola que frequenta, assim como também nada sabemos do autor do desenho do carimbo comemorativo.

De qualquer modo, todos os jovens que participaram nesta muito feliz iniciativa dos CTT, merecem as mais vivas felicitações dos filatelistas que, talvez melhor que ninguém, compreendem e por isso mesmo valorizam os respectivos trabalhos.

CONGRESSO NACIONAL DE FILATELIA

A secção filatélica do Clube de Campismo do Porto, com uma actividade que muito tem elevado a filatelia portuguesa, levou a efeito na sua sede, em fins de Novembro passado, o 2.º Congresso Nacional de Filatelia, no qual foram apresentadas diversas comunicações de muito interesse e oportunidade.

Com efeito, foram debatidos assuntos que têm afligido os nossos meios filatélicos e, nesse sentido, procuraram-se soluções que, a serem encontradas, irão contribuir decididamente para uma clarificação de posições e também para colocar a filatelia portuguesa no nível a que tem incontestado direito.

Naturalmente que se compreende que não dispomos de espaço que nos permita dar a conhecer algumas das conclusões a que se chegou, mas cremos que algo de bom pode resultar se todos os verdadeiros interessados neste problema se derem as mãos, para irem bastante mais além do que tem sido feito até agora, que afinal se resume a pouco mais que projectos.

Temos para nós que, em especial os jovens, terão num futuro próximo, motivos bastantes para se sentirem estimulados e, sobretudo, com um apoio que, em boa verdade, se tem de afirmar, lhes tem sido negado.

Se outros motivos de satisfação não existissem, este por si era suficiente para dignificar o 2.º Congresso Nacional de Filatelia que em tão boa hora a secção filatélica do Clube de Campismo do Porto levou por diante, e que esperamos fique a marcar um ponto muito positivo do panorama da filatelia portuguesa.

G. Brandão
2.º-ten. SG

CONFRATERNIZAÇÃO DE SUBMARINISTAS EM 1977

No dia 29 de Outubro passado, realizou-se uma confraternização de submarinistas.

Este encontro decorreu nas instalações da Esquadrilha de Submarinos, no Alfeite, onde o pessoal se reuniu, e conviveu, cavaqueando, visitando os navios, praticando desporto, relembrando velhas "histórias"...

Seguiu-se um almoço num restaurante, em ambiente de alegria e camaradagem, apanágio de todos aqueles que sempre se dedicaram aos submarinos e à Armada.

Durante o repasto ficou decidido incrementar este tipo de convívios, ficando marcada para o futuro a data de 15 de Abril — nesse dia de 1913 fora entregue à Armada portuguesa o seu primeiro submersível, o "Espadarte" — como o "Dia do Submarinista".

A ESTAÇÃO RADIONAVAL DA HORTA ALARGOU A SUA ACTIVIDADE

No passado dia 30 de Novembro, com a presença do vice-chefe do Estado Maior da Armada, vice-almirante Silva Horta, e do comandante Naval dos Açores, contra-almirante Adriano de Carvalho, realizou-se, na cidade da Horta, no Faial, a cerimónia da entrega da Estação Radionaval da Horta ao Comando Naval dos Açores, da qual é director o capitão-tenente Sousa Maciel, e que até então estava directamente subordinada à Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações. Assistiram ao acto os secretários Regionais dos Transportes e Comunicações e da Agricultura e Pescas do Governo Regional dos Açores e o presidente do Município da Horta.

Recentemente completados os trabalhos de ampliação daquela estação, nos aspectos técnicos, foram instalados na central transmissora quinze novos emissores de HF e MF, que passaram a permitir a cobertura

do serviço móvel marítimo de longa e média distâncias em radiotelefonia, radiotelegrafia e radioteleimpressora, trabalhando quer em banda lateral única quer em banda lateral dupla. Estes emissores asseguram ainda vários circuitos fixos, designadamente com Ponta Delgada, Flores, Apúlia e postos radionavais das ilhas do grupo central e, futuramente, o circuito meteorológico com a ilha de Santa Maria.

De referir que, dadas as excepcionais condições de recepção, encontra-se aberto o caminho para se restabelecer o velho prestígio daquela estação, que foi a "voz" e os "ouvidos" do Atlântico durante a Segunda Guerra Mundial.

Naturalmente, com as ampliações verificadas, a guarnição foi aumentada, sendo fixada em 2 oficiais, 10 sargentos e 74 praças.

No verso da contracapa, os leitores poderão observar algumas fotografias da estação.

ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO DO DESTACAMENTO N.º 1 DE FUZILEIROS ESPECIAIS (1961)

Para comemorar o 16.º aniversário da sua ida para Angola, reuniram-se 50 elementos do antigo Destacamento n.º 1 de Fuzileiros Especiais, o qual era composto por pessoal dos 1.º e 2.º cursos ministrados no país.

O convívio — o primeiro — teve lugar num restaurante na Lançada, no passado dia 13 de Novembro, onde os antigos membros daquele Destacamento passaram algumas horas de boa disposição e recordaram peripécias — boas e más — ocorridas durante a comissão de serviço naquela ex-colónia.

Os camaradas falecidos foram recordados, sendo guardados alguns momentos de sentido recolhimento pelas suas memórias.

UMA EXPOSIÇÃO DE PINTURA NO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

Uma vez mais o sargento Arlindo Mateus voltou ao salão nobre do Clube do Sargento da Armada para apresentar uma nova colecção de trabalhos que estiveram patentes ao público entre 1 e 10 de Dezembro findo.

A sua maneira de pintar permanece, ao longo de uma actividade que já vem de longe, uma constante. No entanto, certas telas revelam uma imaginação fecunda e, em arte, nada é mais precioso do que a imaginação. Nem sempre a generalidade do público a valoriza, mas, telas como "Partindo do zero", "Teia da vida" e "Lágrimas de sangue" dizem-nos mais da personalidade de um artista do que outras que se socorrem de motivos mais convencionais.
Arlindo Mateus tem uma paleta cheia de cor bastante vigorosa; no entanto, é nas telas em que é mais sóbria a cor e maior a economia de meios que os resultados são mais conseguidos. Quadros como "Amanhecer na doca" e "Velas içadas" têm a intimidade das coisas naturais e a envolvente atmosfera das coisas com vida. Quem assim pinta, além de dominar a técnica, é também um verdadeiro artista.

A exposição suscitou enorme interesse e Arlindo Mateus está de parabéns pelo inegável êxito desta excelente amostra.

(Cap.-m.-g. O. Lemos)

N.R. — A exposição foi inaugurada pelo vice-almirante Garcez de Lencastre, adjunto do chefe do Estado Maior da Armada, e assistiram os comandante dos Grupos n.os 1 e 2 de Escolas da Armada, contra-almirante Portugal Ribeiro e capitão-de-mar-e-guerra Cruz Júnior, respectivamente, o contra-almirante Cardoso Tavares e o capitão-de-mar-e-guerra Oliveira e Lemos, da "Revista da Armada", além de outros oficiais, sargentos e praças e familiares.

ANTIGOS ALUNOS DA FRAGATA "D. FERNANDO II E GLÓRIA" CONFRATERNIZARAM

Cerca de meia centena de ex-educandos da Obra Social da Fragata "D. Fernando II e Glória" reuniram-se num restaurante do Seixal, no dia 10 de Dezembro findo, para o seu primeiro almoço de confraternização, o qual decorreu num ambiente de grande amizade e sã camaradagem, e que serviu para reviver saudosos anos da sua infância pobre, mas de pura educação e preparação para a futura vida.
A acompanhar esta jornada de convívio, esteve presente o grande amigo dos ex-alunos da fragata e antigo professor de moral rev. padre Joaquim Geraldes Fatela.

Os convivas — de diversas camadas profissionais que honram a laboriosa educação e aprumo profissional — após trocarem recordações que ainda perduram na mente de todos, não se esqueceram de apelar para a continuação da Obra Social a que pertenceram e estão ligados por laços de sentimento e para a recuperação dos despojos da fragata, pois supõem existir meios técnicos e humanos capazes para o efeito.

Finalmente, foi eleita uma comissão que tem por missão elaborar futuros contactos de forma a organizar outros convívios e, também, a reunião de

confraternização a efectuar no ano em curso. Para o efeito, qualquer contacto deve ser feito para Manuel Anjos Amaral ("Palostra"), Rua D. Maria II, 8, Seixal (Telef. 2211 889).

O PINTOR ALBERTO CUTILEIRO FALOU NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA SOBRE A HISTÓRIA DA BANDA DA ARMADA

No passado dia 14 de Dezembro, no Museu de Marinha, em Belém, realizou-se uma sessão plenária do Centro de Estudos de Marinha, a que presidiu o respectivo presidente, vice-almirante Sarmento Rodrigues, e a que assistiram diversos membros daquele órgão cultural da Armada, além de outras individualidades.

No começo da reunião, o presidente e o secretário-geral do Centro, capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota, fizeram a evocação da vida e o elogio da obra do prof. Armando Cortesão, membro do Centro, recentemente falecido, tendo sido posto em destaque a sua notabilíssima actividade no campo do estudo da cartografia antiga, de que é obra máxima a realização da "Portugaliae Monumenta Cartografia".

No prosseguimento da sessão, o pintor Alberto Cutileiro apresentou uma comunicação em que abordou o tema "Alguns subsídios para a história da Banda da Armada".

Do trabalho daquele artista pode concluir-se que já em 1740 existia um conjunto musical no Terço de Fuzileiros da Armada Real, pelo registo de uma "rixa entre populares e alguns componentes" daquele Terço "ao tempo aquartelado no Castelo de S. Jorge, um executante da Charamela do referido Terço levou uma pontada dum chuço".

Na reorganização das forças armadas, levada a efeito pelo conde Shaumbourg Lippe "passaram os registos a ter na testa de coluna tambores e pífanos sob o comando de um tambor-mor", que antes da vinda do

conde de Lippe já existia no Exército. Dando continuação ao seu trabalho, Alberto Cutileiro afirmaria que "em 1793, a Armada Real tinha uma charanga que entestava o seu 1.º regimento de infantaria de desembarque, composta de nove músicos" e que dois anos depois "era a música marcial da Armada Real superiormente dirigida pelo italiano Caetano Tozi". Seria, no entanto, em 1797, com a criação da Brigada Real de Marinha, "reorganizada a charanga, a qual passou a ter como regente o italiano Pascoal Corvalini".

Seguidamente o conferencista, reportando-se já ao século seguinte, referiu que "com a primeira Invasão Francesa, a corte emigrou para o Brasil e a charanga da Brigada acompanhou-a e por lá ficou". Após a independência daquele país irmão, a charanga viria "a ser integrada na nova armada que o imperador D. Pedro I organizou".

Verificando-se, entretanto, o "regresso de D. João VI a Portugal, apenas voltaram à Pátria dois músicos". E seria em 1837, com a criação do Batalhão Naval, que esta força passaria a estar "dotada duma charanga muito ao gosto do rei artista D. Fernando II, marido da rainha D. Maria II", a qual "entestava com uma fanfarra de tambores-timbalões e pífanos".

Será já no fim do século XIX, mais propriamente a partir de 1889, que a "actual banda tem conhecido dias de enorme sucesso em concertos públicos", êxitos que se têm prolongado até à data presente.

Alberto Cutileiro concluiria a sua comunicação citando que "foi a então charanga do Corpo de Marinheiros da Armada Real que gravou, em 1903, o primeiro disco em Portugal", afirmando que "duas efemérides se registam: os 237 anos da gloriosa Banda da Marinha de Guerra Portuguesa e os 73 anos do registo duma música pela primeira vez gravada no país".

FESTA DO NATAL PARA DOENTES DO HOSPITAL DA MARINHA

Organizada pela Secção de Voluntárias da Cruz Vermelha Portuguesa junto do Hospital da Marinha, realizou-se neste estabelecimento hospitalar da Armada, no dia 15 de Dezembro passado, a habitual Festa do Natal dedicada aos seus doentes.

Mais uma vez a generosidade de artistas portugueses e estrangeiros, que actuaram graciosamente, proporciou momentos alegres e felizes aos que, por motivos de saúde, tiveram de passar a quadra natalícia internados no Hospital da Marinha. Este ano actuaram: Maria Leonor e Carlos Franco, como apresentadores;

Shegundo Gallaza, Jaime Nascimento e Ramon Gallarza (conjunto musical); as intérpretes do fado Hermínia Silva, Maria Armanda e Carlos Zel e respectivos acompanhantes; o ilusionista Orkar; os artistas Lenita Gentil, Manuela Navarro, Maria de Lurdes Resende, Max, Carlos Quintas, Badaró e Óscar Acúrcio; o Trio Harmonia e o concorrente do Concurso da Cornélia Augusto Pais Dias, os quais mereceram os francos aplausos de todos que presenciaram o espectáculo. Assistiram à festa o vice-chefe do Estado Maior da Armada, vice-almirante Silva Horta, e o director do Serviço de Saúde Naval, contra-almirante MN Tarouca da Silva, que representavam o chefe do Estado Maior da Armada e o superintendente dos Serviços do Pessoal, respectivamente; o coronel França Dória, em representação do presidente da Cruz Vermelha Portuguesa; os capitães-de-mar-e-guerra MN Félix António e Luís Santa Bárbara, director e subdirector do Hospital, respectivamente, além das senhoras da Secção de Voluntárias da C.V.P. e pessoal do referido Hospital.

O GENERAL RAMALHO EANES VISITOU O HOSPITAL DA MARINHA

O Presidente da República, general Ramalho Eanes, na sua qualidade de chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, visitou os hospitais militares localizados em Lisboa, durante a quadra natalícia passada. Assim, o CEMGFA esteve no Hospital da Marinha no dia 21 de Dezembro último, onde foi recebido pelos chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz; vice-almirante Bustorff Guerra, superintendente dos Serviços do Pessoal; contra-almirante MN Tarouca da Silva, director do Serviço de Saúde Naval; capitães-de-mar-e-guerra MN Félix António e Santa Bárbara, director e subdirector do Hospital, respectivamente, além dos corpos clínico e administrativo deste estabelecimento hospitalar da Armada.

O dr. Félix António fez, no seu gabinete, uma sucinta resenha histórica dos quase duzentos anos da existência do Hospital da Marinha, após o que o general Ramalho Eanes percorreu demoradamente todas as enfermarias e serviços, inteirando-se do estado de saúde dos doentes, tendo estabelecido breves diálogos com alguns.

Antes de se retirar, o CEMGFA fez entrega de livros e discos ao Hospital da Marinha.

O SISTEMA DE RADIO-NAVEGAÇÃO "LORAN A" SUBSTITUÍDO PELO SISTEMA OMEGA

Conforme tem sido largamente divulgado às actividades marítimas através dos canais de informação adequados, o sistema de radio-navegação LORAN A está em vias de extinção mundial e em 31 de Dezembro próximo cessaram a sua actividade as estações nacionais instaladas no Continente, Açores e Madeira, simultaneamente com todos os demais existentes na Europa.

A área abrangida pelas transmissões destas estações está já, desde há alguns anos, coberta por um outro sistema de radio-navegação — o OMEGA.

Este novo sistema resultou de cerca de 30 anos de experiências e desenvolvimento mas só em 1976 atingiu a proximidade da configuração que proporcionará cobertura mundial, estando actualmente em funcionamento 7 das 8 estações prevista para o sistema.

O Instituto Hidrográfico tem vindo, desde 1974, a avaliar o rigor proporcionado pelo sistema OMEGA na área marítima de interesse nacional. Em Janeiro do ano findo esse trabalho intensificou-se e como consequência dos resultados obtidos, a Marinha adoptou já o sistema como substituto do LORAN A. Ao mesmo tempo, têm decorrido também no mesmo ano, com apoio de navios hidrográficos, experiências para avaliar a melhoria de rigor do OMEGA, resultante da transmissão de correcções locais — OMEGA DIFERENCIAL.

Se as experiências se revelarem satisfatórias poderão, a curto prazo, vir a ser instaladas algumas dessas estações no Continente, Açores e Madeira que, para além da melhoria de rigor, facilitarão consideravelmente a utilização do sistema.

O CEMA EM REUNIÕES DA NATO EM BRUXELAS

O almirante Souto Cruz, chefe do Estado Maior da Armada, deslocou-se a Bruxelas, em Dezembro findo, a fim de participar em duas reuniões da NATO.
Na reunião dos chefes dos Estados-Maiores-Generais das Forças Armadas dos países membros da Aliança Atlântica, realizada no dia 6, o almirante Souto Cruz representou o general Ramalho Eanes, chefe do EMGFA; no dia seguinte, na reunião dos ministros da Defesa das mesmas nações, representou o coronel Firmino Miguel, ministro da Defesa.
O chefe do Estado Maior da Armada regressou a Lisboa na madrugada do dia 8, tendo no aeroporto da Portela prestado declarações aos jornalistas e representantes dos órgãos da comunicação social que ali o aguardavam, revelando aspectos tratados nas duas reuniões, onde foi feita a análise da situação político-militar dos países do Pacto de Varsóvia em relação aos da Aliança Atlântica e se teceram considerações sobre as medidas a observar nos planos NATO a curto e longo prazos, além de outros assuntos relacionados com o funcionamento da Aliança.

APOIO DA ARMADA A INDÚSTRIA ELÉCTRICA E ELECTRÓNICA DO PAÍS

Num encontro entre responsáveis do Gabinete de Gestão de Material da Armada e da Associação Nacional de Industriais de Material Eléctrico e Electrónico (ANIMEE), recentemente efectuado, o qual decorreu num ambiente de alto sentido de colaboração entre os interlocutores, ficou delineado um esquema de trabalho a fim de privilegiar a indústria nacional no fornecimento de material do sector em que os diversos serviços da Marinha de Guerra estão carecidos, esquema este que se espera venha a ser verdadeiramente profícuo, revestindo-se do maior interesse para o país.
A iniciativa da ANIMEE teve imediata correspondência da parte do Estado Maior da Armada, que revelou perfeito conhecimento da capacidade do sector nacional eléctrico e electrónico, designadamente no que diz respeito a alguns subsectores deste último ramo que atingiu já alto grau de desenvolvimento a nível tecnológico que o capacita para satisfazer muitas das necessidades do país.

O VICE-ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES CIDADÃO HONORÁRIO DO ESTADO DA CALIFÓRNIA

Por resolução conjunta, exarada no fim do ano passado, do Senado e da Assembleia do Estado da Califórnia, o vice-almirante Sarmento Rodrigues foi nomeado cidadão honorário daquele Estado em reconhecimento dos seus dedicados serviços e destacadas contribuições no sentido de promover as boas relações internacionais de fraternidade entre Portugal e o Estado da Califórnia e os Estados Unidos da América.

Na resolução são especificados alguns desses serviços, como sejam os salvamentos de náufragos americanos feitos pelo contratorpedeiro "Lima" do seu comando, nos mares dos Açores durante a II Guerra Mundial, a sua intervenção como director honorário e alto comissário do Festival de Cabrilho junto do Governo português, nas homenagens prestadas em San Diego ao navegador português João Rodrigues Cabrilho, pela Marinha de Guerra Portuguesa e altos representantes de Portugal, e ainda no acolhimento feito pelo Governo de Portugal aos representantes daquele Festival, que têm sido convidados anualmente a visitar o nosso país.
O vice-almirante Sarmento Rodrigues era já cidadão honorário da cidade de Oakland, Califórnia, e membro honorário dos Clubes Cívicos de Cabrilho, daquele Estado.

O almirante Sarmento Rodrigues numa sessão no Centro de Estudos de Marinha.

Quarto de Folga

EU, NEM AS URGENTISSIMAS

Em tempos que já lá vão, existiu na Armada um oficial de um físico a atirar para o avantajado em demasia, que fazia lembrar ou pensar se não seria o Padre Amaro do nosso querido Eça.

Era uma pessoa excepcionalmente calma, daquelas que nem um terramoto faz tremer, bonacheirão ao máximo, pertencente à confraria dos "não te rales, mas não te entales", para a qual, ainda que não acreditem, esclarecemos serem precisas umas tantas qualidades que, modo geral e olhadas na totalidade, não se encontram facilmente.

Ninguém se gabava de o ter visto zangado.

Contava-se até que, tendo sido Imediato de um contratorpedeiro, recebera reparo do Comandante a respeito da vigia que estava logo por debaixo do patim superior do portaló, chamando-lhe a atenção para o facto de ela fazer um completo contraste com as restantes, que brilhavam como se fossem ouro.

O pessoal da taifa, a quem a vigia pertencia para a limpeza, não ligava "pevides" e o Comandante não gostou de ter sido ele quem notara o facto.

O Imediato, com um "sim, senhor", deixou o Comandante tranquilo para o futuro mas, passado um bom mês ou até mais, a vigia estava na mesma.

O Comandante, que não era para graças, passado esse tempo, descendo o portaló para sair, notou o facto insólito e, com o "self-control" um pouco abalado, disse ao Imediato palavras duras e amargas.

Quem ouviu ficou triste, porque o Imediato era pessoa querida, pelo bom feitio bonacheirão e calmo, que não levou tempo a confirmar-se; quem ficou perto, ouviu perfeitamente o senhor comentar, num murmúrio e tom de voz um tanto ou quanto decepcionado:

—Também, já agora, estou com interesse em saber que vigia é ...

Ora a verdade é que eu, quando o senhor se instalou na Repartição do Pessoal daqueles tempos (para onde o destacaram não sei quando nem porquê) ao entrar ali por motivo que já não me lembra, deparei com o pessoal em estado de choque, olhando aquele senhor, perplexos e atónitos, de cabeça perdida, enquanto o oficial, em voz alterada, exclamava repetidamente:

—Eu nem as urgentíssimas! ... Eu nem as urgentíssimas! ...

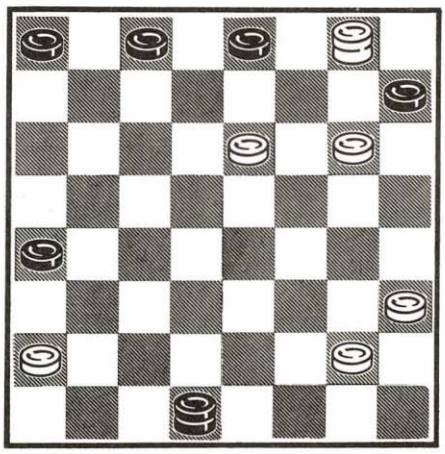
Discretamente tratei de saber a razão daquela singular explosão de cólera.

—A resposta a uma nota urgente seguiu sem demora — informaram com voz de caso e discretamente. Realmente dar uma resposta imediata a uma nota urgente era, para aquele plácido senhor, mangar com a tropa, precipitar acontecimentos, ir contra a rotina. Inadmissível! ...

Capt. Zuzara

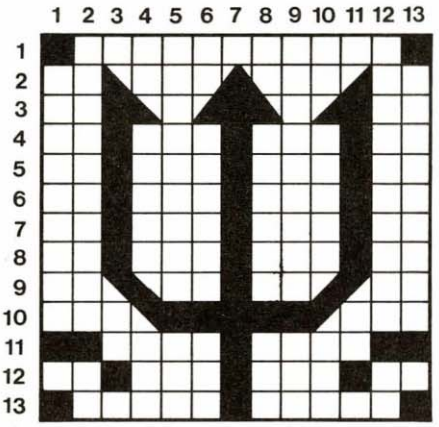
DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Homens de sentimentos e acções nobres. 2—Utensílio doméstico; ocasião; o âmago; negação (pref.). 3—Artigo (pl.); sódio (símb. quím.). 4—Ali; textualmente; centena; duas consoantes iguais. 5—Ante-Meridiano; pedra do altar; desapareça; rádio (símb. quím.). 6—Pronome pessoal; abreviatura usada em comunicações radiotelegráficas como sinal de urgência; 502, romanos; viração. 7—Escola Naval; doze meses; recordação; preposição. 8—Níton (símb. quím.); base aérea; bigorna de ourives; alívio (interj.). 9—Porco; tempo do verbo ser; preposição; popa. 10—O que fica à direita de outros nas aulas (gir.); conjunção adversativa. 11—Bolina; lesim. 12—Protactínio (símb. quím.); escudeiro; raiva; estudei. 13—Moradias; estado de certos animais ao sair do embrião.

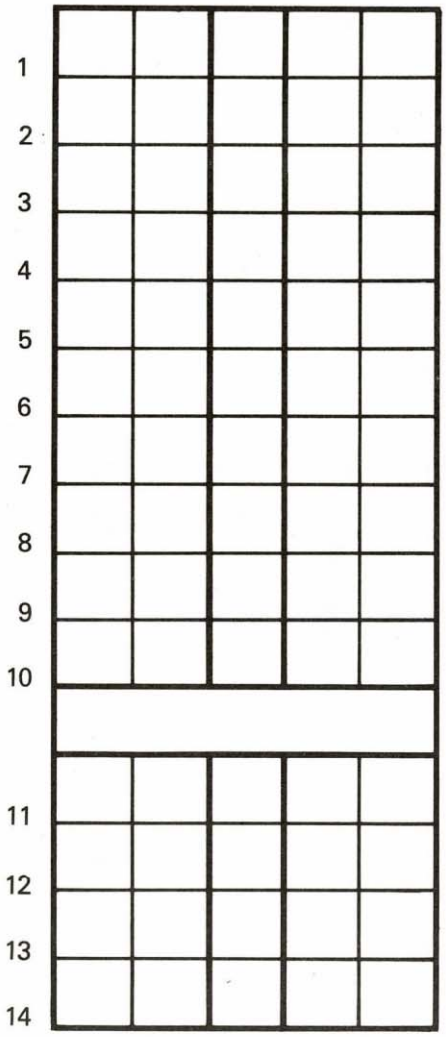
VERTICAIS: 1—Conjunto de utensílios numa embarcação miúda. 2—Uniões; antes de Cristo. 3—Preposição e artigo. 4—Ande; pau-brasil (ant.); chefe político. 5—Aluno do 4.º ano da Escola Naval; rema para trás. 6—O lado do vento; embarcação do comandante (pl.); preposição e artigo. 8—Eu (ant.); aluno do 1.º ano da Escola Naval; acento gráfico. 9—Implicam (prov.); reza. 10—Letra grega; metades; Pá-

tria. 11—Ruim. 12—Caminho andado pelo navio à vela em 24 horas; nota musical. 13—O "mata-boi" (pl.).

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

PILHA DE PALAVRAS



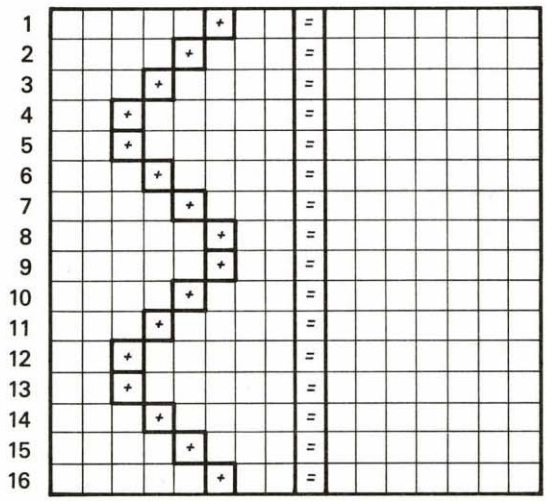
1—Exaltação. 2—Creditara. 3—Valente. 4—Roupas. 5—Armada. 6—Alas. 7—Plantas. 8—Mulher. 9—Recado. 10—Desfrutar. 11—Predestinar. 12—Lida. 13—Penhasco. 14—Graveto.

Depois de resolvido este passatempo, em que todas as palavras se iniciam pela letra F, o leitor encontrará, na coluna central o nome do navegador português que primeiro dobrou o Cabo Tormentoso, e que viria a morrer depois de ajudar a descobrir o Brasil.

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

PALAVRAS ADICIONADAS



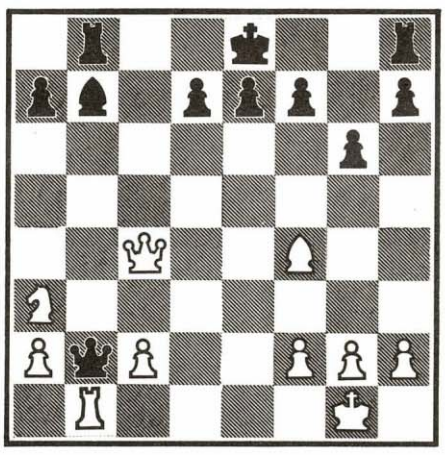
1—Rocha escarpada + basta! = Barcaça forte, para serviços de cargas no Tejo. 2—Elogia + escarnece = Modelo de navio em tamanho natural (pl). 3—Fruta do conde + casta = Embarcação de remo indiana. 4—Parte mais larga da enxada + o fundo da peneira (pl) = Navio sagrado dos Atenienses (pl). 5—Poeira + verniz da China (pl) = Navio de três mastros, com proa aguda e longa (pl). 6—Possuir + porto interior = Pequena embarcação asiática. 7—Velas do navio + larva que se cria nas feridas dos animais = Embarcação asiática. 8—Põe lacre em + caminhava = Espécie de canoa (Bras). 9—Remete + oferece = Barco que recebe de outros o peixe, levando-o ao porto. 10—Espaço na igreja desde a entrada ao santuário + pequena bigorna de aço, sem hastes = Pequena embarcação (pl). 11—Graça + pátio anexo aos engenhos de açúcar = Barco chato em uso no Vouga, para transportar sal. 12—Quarta nota da escala musical + espécie de rã (pl) = Embarcação costeira dos Marroquinos (pl). 13—Aqui + denuncie = Pequeno barco tripulado por um homem. 14—Coragem + proibe = Navio de guerra, de três mastros e menor que a fragata. 15—Trago + cont. dos pronomes pessoais *te* e *as* = Pequena escuna espanhola de gávea à proa (pl). 16—Acto de serrar + laço apertado = Espécie de barco usado no Mondego.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES

XADREZ

(Solução no próximo número)



As pretas jogam e ganham.

CONCURSO N.º 77

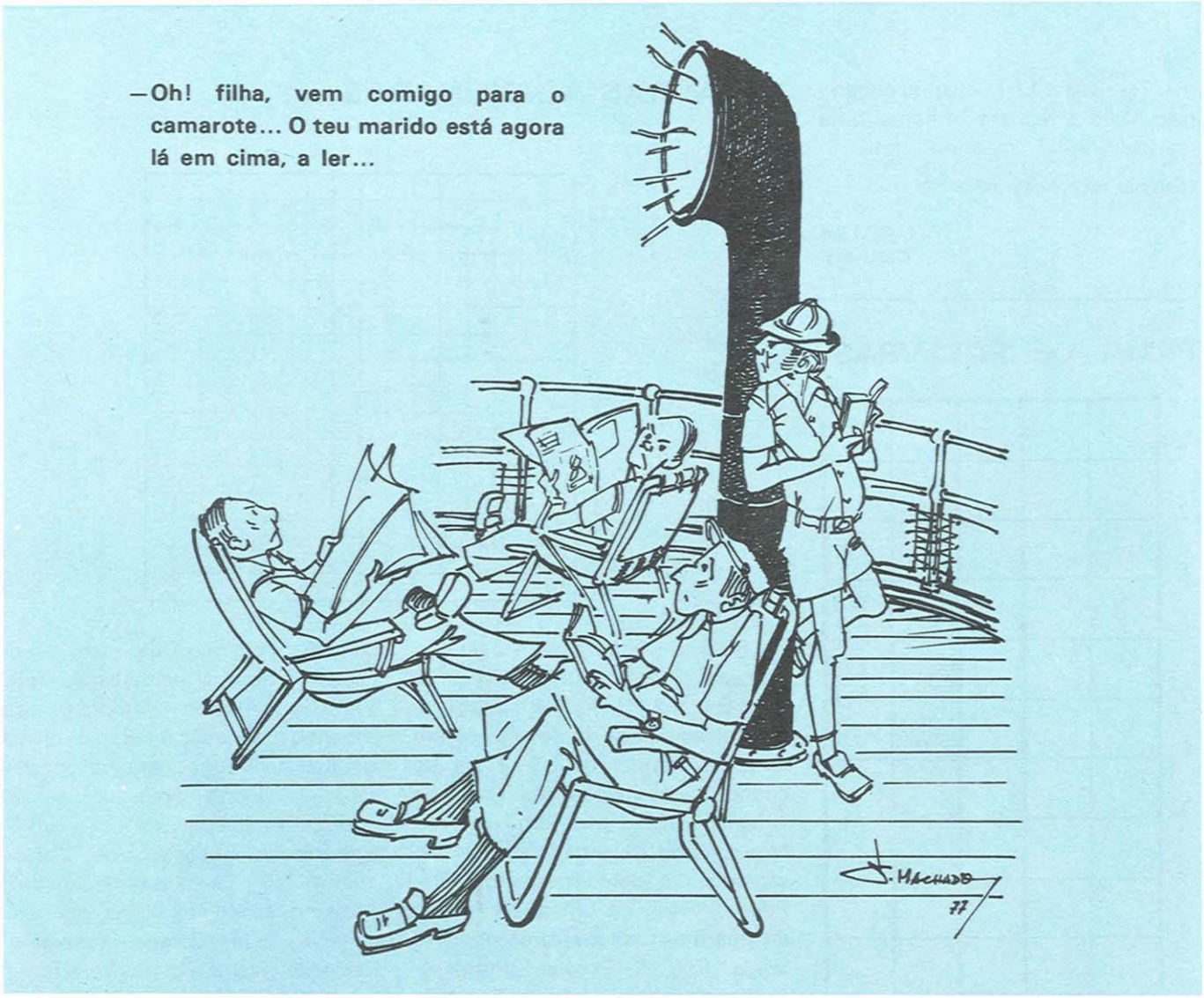
Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

Substituindo os traços pelas vogais que faltam, obtém-se um verso marinheiro.

—h! d— l—m— c—ntr— —rr—b—
F—lg— — b—j—rr—n— — g—b—
—lh— —s b—l—n—s d— r—
C—ç— — dr——v— — — tr—q——t—
—l— v—l—ch— — j——n—t—
V— d— l—ng— — b—t— — p—.

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.-g.



SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Sia; Erg. 2—Cá; sauda; ai. 3—Massame. 4—Liara; só. 5—Sob. 6—Dama; samu. 7—Imola; rás. 8—RAI; ré; rs. 9—Asas; moio. 10—Nem; ura; sal. 11—Ou; Sá. 12—Ramadas. 13—Moliceiro.

VERTICAIS: 1—Scalabitanos. 2—Ia; seu. 3—Adiram; ro. 4—Sal; amas; cal. 5—Asi; moi; mi. 6—Usa; al; ir; aC. 7—Dar; ar; dê. 8—Ama; em; pai. 9—Sar; os; sr. 10-Rã; somarias. 11—Girobússolas.

CRUZADA EM TRIÂNGULO

(Solução do problema do n.º anterior)

1—Paravante. 2—Aparelho. 3—Rasurou. 4—Arulas. 5—Veras. 6—Alos. 7—Nhu. 8—To.

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

	Brancas	**Pretas**
1.	T × h5 + +	C × 45
2.	D75 +	(abandonam ...)
	Se:	
2.	—	Rg8
3.	Dg6 + etc.	
	Se:	
2.	—	Rh6
3.	Dg5 +	Rh7
4.	D × h5, etc. ...	

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	**Pretas**
21-14	8-12
14-1	12-8
3-7	8-4
1-32	4-8

7-12 e ganham.

Logo na primeira jogada há uma variante das pretas. Quer descobrir outras, e as respectivas tácticas das brancas?

PILHAS DE PALAVRAS

(Solução do passatempo do n.º anterior)

1—Picar. 2—Prole. 3—Panal. 4—Pesar. 5—Pitéu. 6—Praxe. 7—Punho. 8—Potro. 9—Peito. 10—Pente. 11—Prazo.

(Constantina).

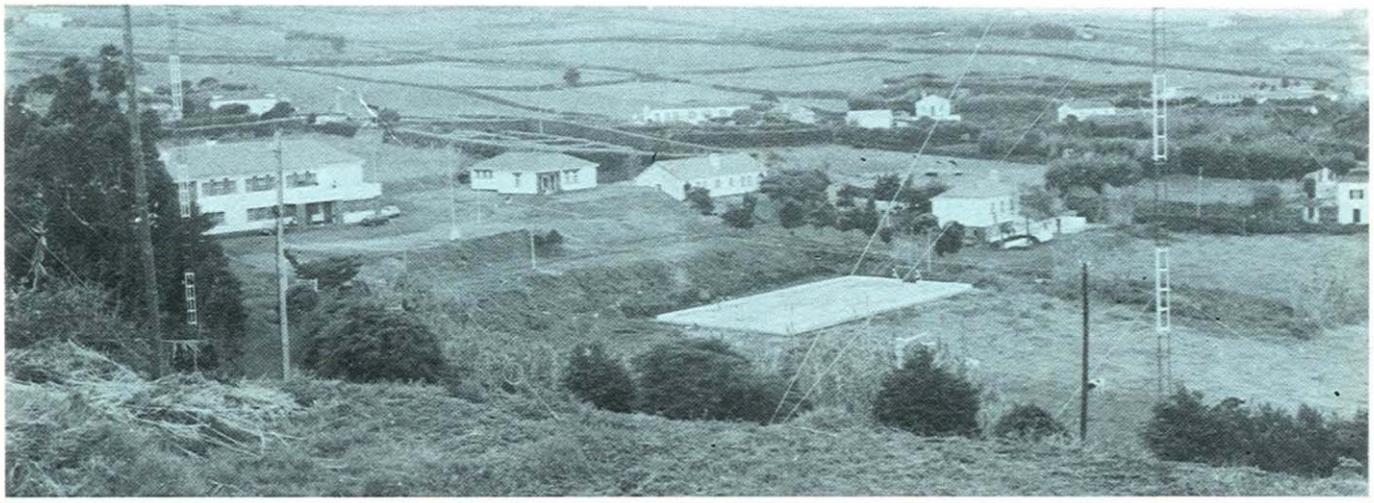
SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 76

Submarinos: ''Albacora''; ''Barracuda''; ''Delfim''. Navios-patrulhas: ''Cacine''; ''Cunene''; ''Rovuma''; ''Mandovi''; ''Geba''; ''Save''; ''Limpopo''. Draga-minas: ''Lagoa''; ''Rosário''. Lanchas de fiscalização: ''Açor''; ''Águia''.

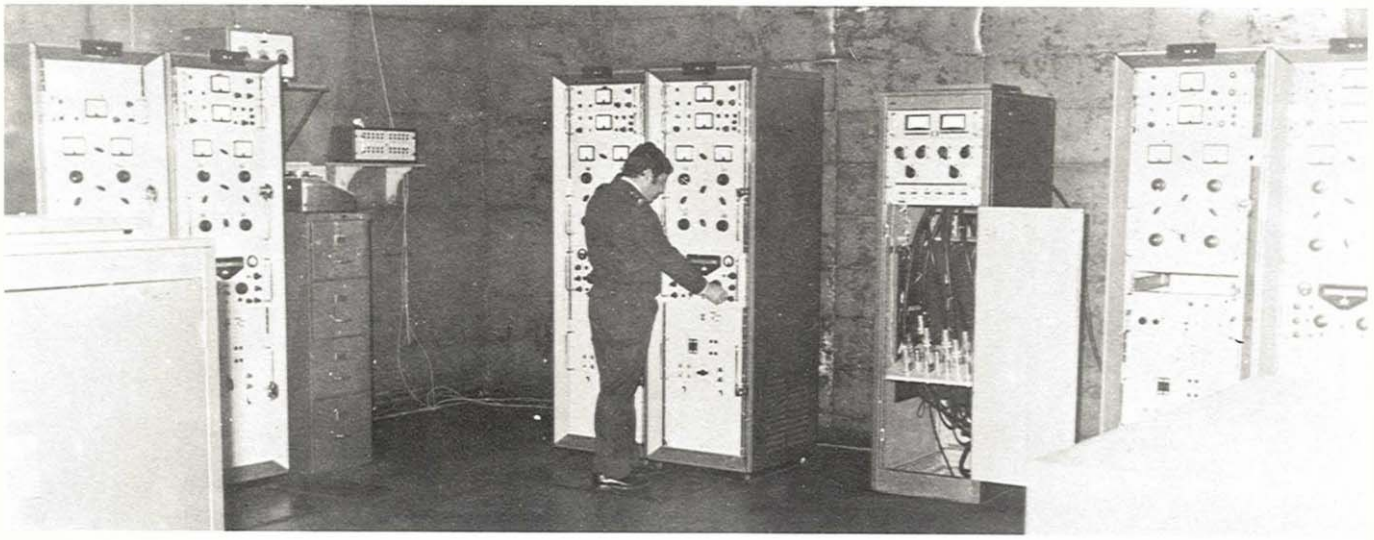
VENCEDOR:

2.º-gr. A n.º 22/77, Carlos João Costa Torres, D.S.E.C.

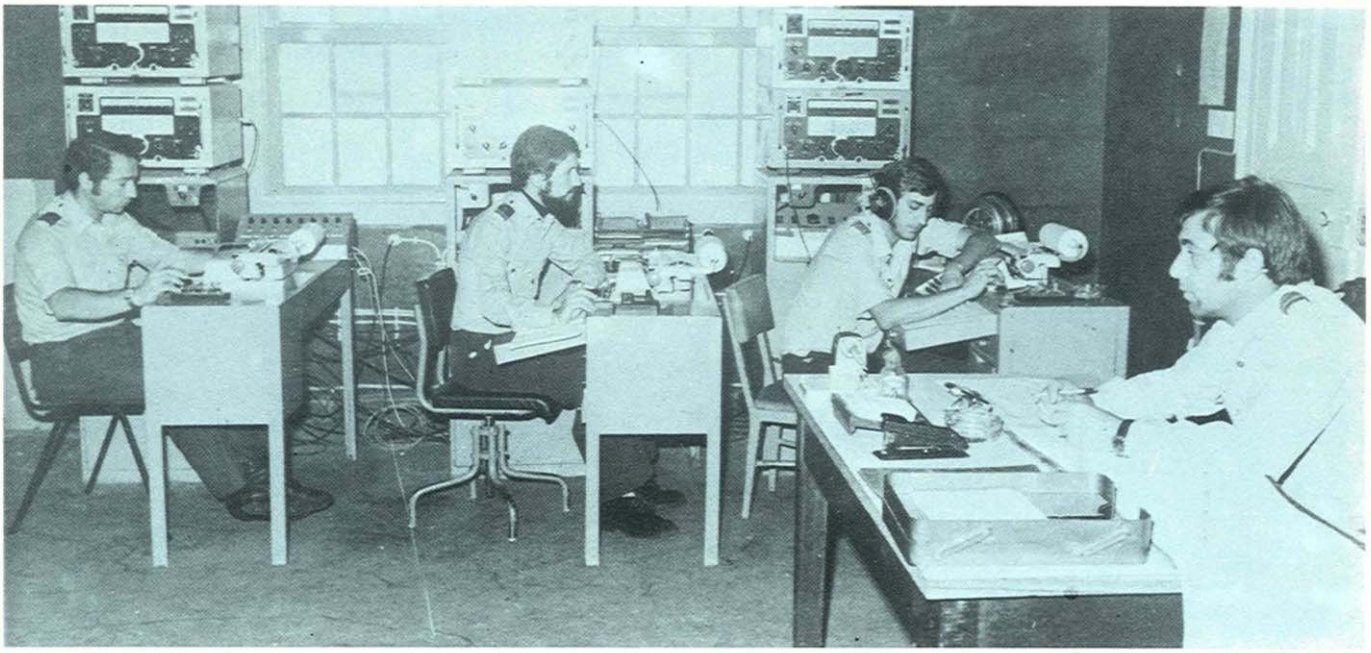
A Estação Radionaval da Horta alargou a sua actividade (pág. 25)



Vista parcial do complexo de edifícios da Radionaval da Horta, podendo observar-se a estação, o aquartelamento e algumas residências do pessoal.



Sala de transmissões.

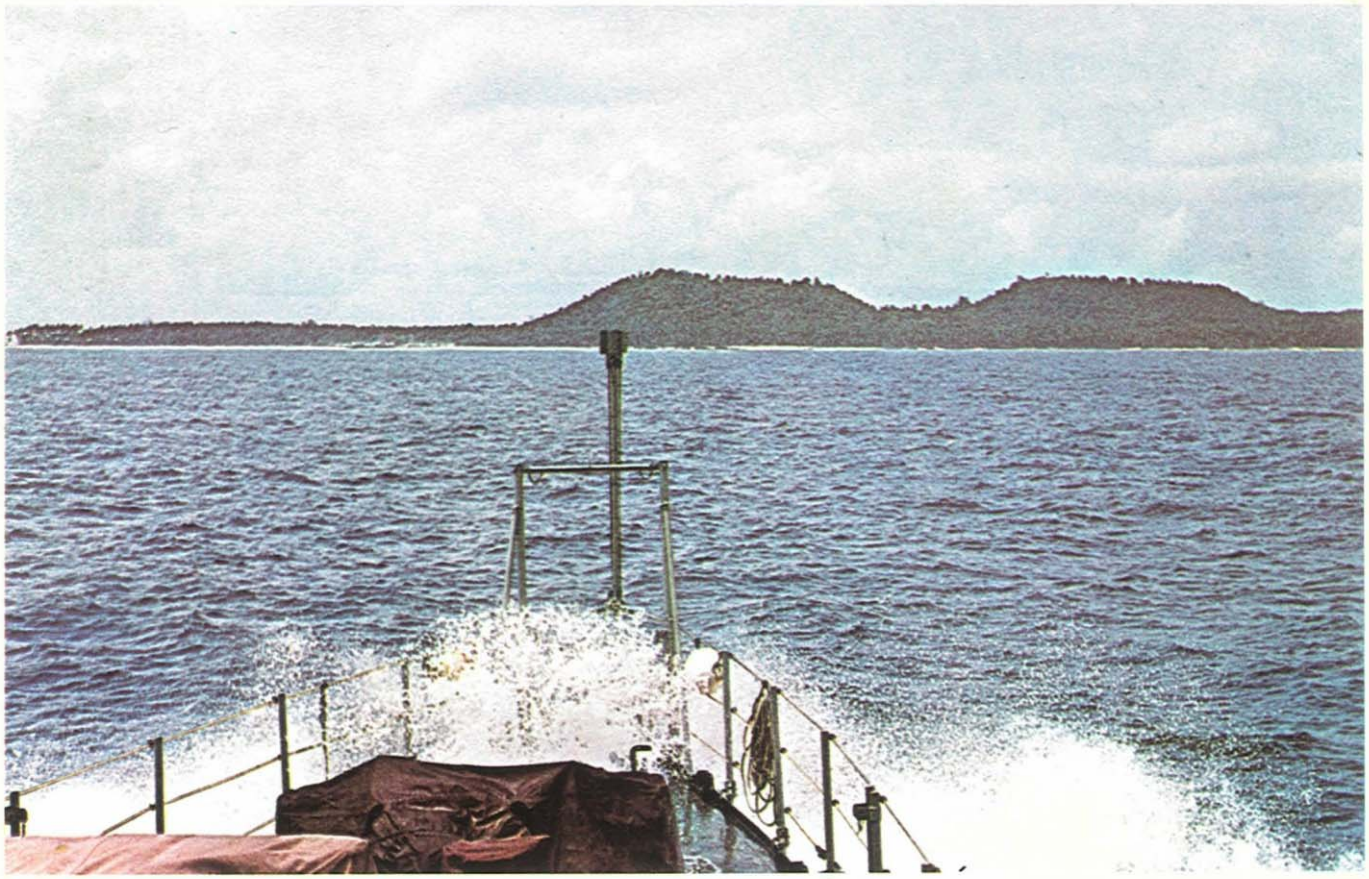


Sala de recepção de morse.

(Colaboração da Estação Radionaval da Horta)

A fragata "Comandante Sacadura Cabral" na doca flutuante, no porto do Lobito.

(Foto do 1.º-ten. Ferreira Martins)

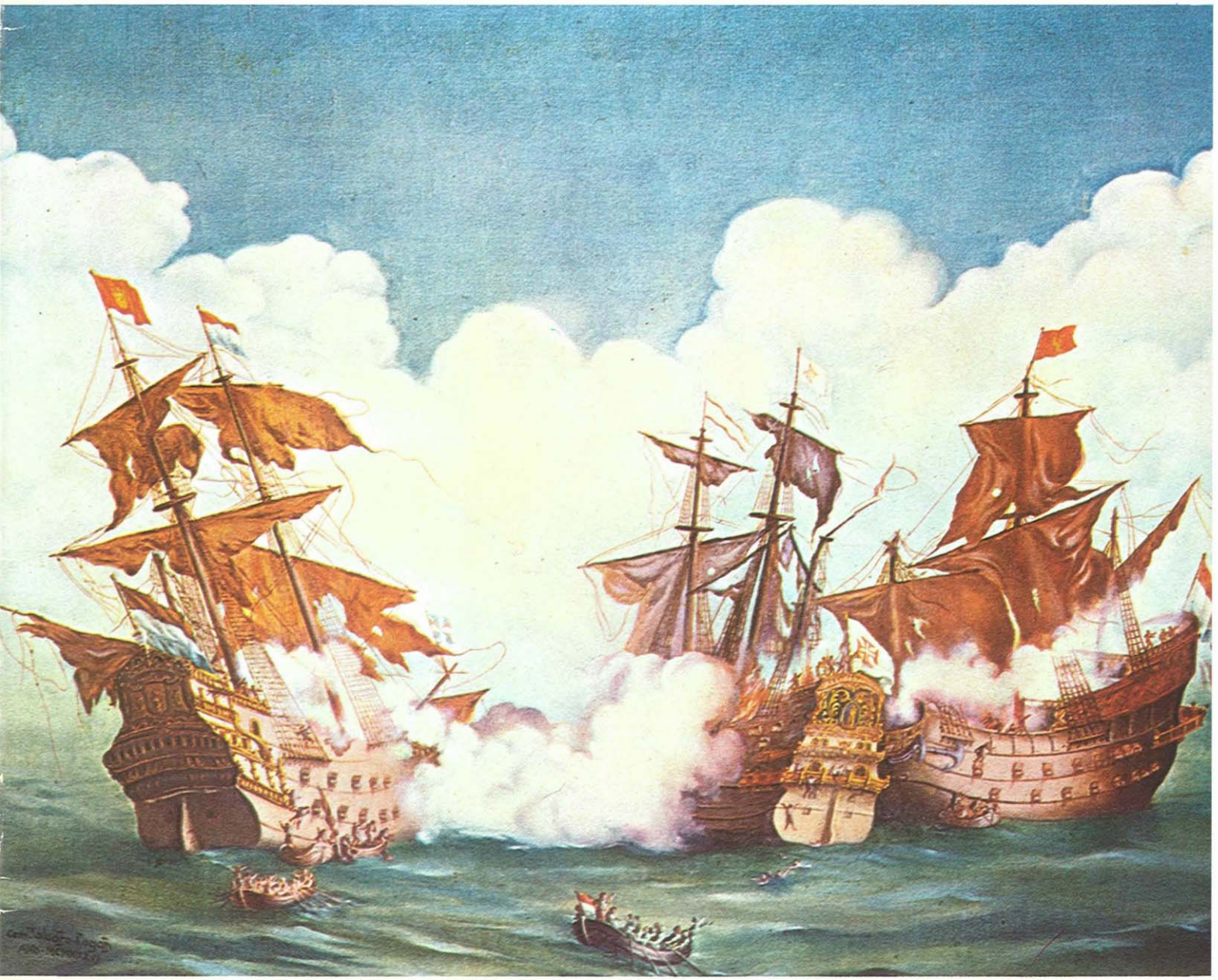


O navio-patrulha "Cacine" com a ilha de S. Tomé à vista.

(Foto do cap.-ten. Pinto Machado)

N.º 78 / MARÇO 1978 / ANO VII

revista da ARMADA



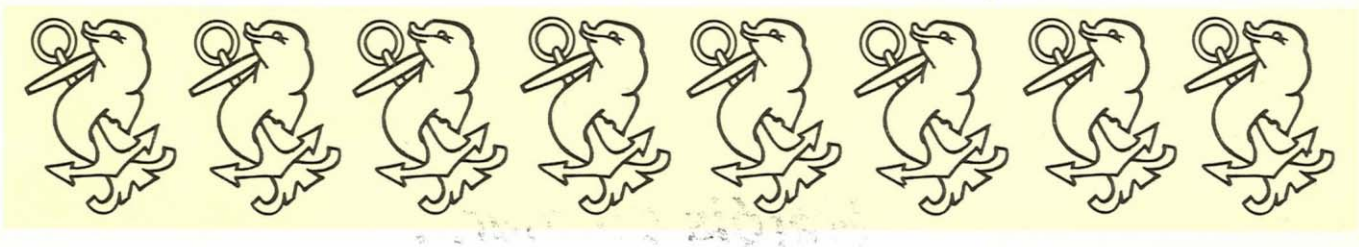
APONTAMENTO

Heróis do mar...

(pág. 12)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
A. Brito	**Coisas & loisas ...**	4
V. e Meneses	**Ciências, Artes e Letras** *O Homem e a Arte de curar*	6
P. Machado	**Apontamento**	12
E. Carvalho	**É tempo Companheiro**	13
M. Horta	**Notícias Pessoais**	13
Vários	**Voz da Abita**	14
O. Lemos	**A Marinha espanhola**	17
M. do Vale	**Conversa entre Marinheiros**	19
G. Brandão	**Filatelia**	22
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	23
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	24
D.S.E.F.	**Desporto**	25
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	26
M. Horta	**Reportagem**	27
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C./alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 78 / MARÇO 1978 / ANO VII

Preço de venda avulso 7$50

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Brasil, Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Príncipe, Angola e Moçambique 75$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 135$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Epopeia Marítima Portuguesa.
Batalha naval do Cabo de S. Vicente (1797).
Pormenor de quadro existente no museu da Escola Naval.
(foto do 1.º-sarg. CM Ramiro Magalhães)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Era assim Antigamente...

Não sei porquê, tenho-me lembrado várias vezes disto e não resisto à tentação de o contar.

Por volta dos anos 50, havia um almirante da nossa Armada que, quase todas as tardes, aparecia pelo Clube Militar Naval. Homem simples, de poucas falas e trato fino, lia os jornais e as revistas, trocava impressões com um ou outro camarada que ali estivesse e seguia o seu caminho.

A certa altura, iniciou-se a campanha para as eleições presidenciais, nas quais ele era candidato pela oposição.

Logo que o caso foi tornado público, particularmente já todos o sabíamos, o almirante deixou de frequentar o Clube. Porquê, perguntou-lhe alguém.

Porque, respondeu, *no Clube não deve entrar a política mas sim, e só, a Marinha.*

E ninguém mais ali o viu até sair derrotado, o que particularmente também já todos sabíamos, das eleições. O que é triste é que não saiu apenas vencido; saiu insultado e difamado pela propaganda governamental, que deformou a sua imagem a ponto de a tornar irreconhecível!

Depois voltou. Entrava, lia os jornais e as revistas, trocava impressões com um ou outro camarada que ali estivesse e seguia o seu caminho.

A política, tinha-a deixado na rua, antes de entrar novamente aquelas portas ...

E qual era a Marinha a que se referia o almirante como sendo a única que ali deve entrar?

Certamente a *Marinha família,* **a** *Marinha união,* **a** *Marinha amizade,* **a** *Marinha camaradagem,* **a** *Marinha tradição,* **a** *Marinha Vasco da Gama, Gago Coutinho, Carvalho Araújo* **... a Marinha dos navios e do mar. Só essa!**

C/alm.

Coisas & loisas ...

Numa visão futura, e talvez não muito remota, convido os amigos leitores a acompanharem-me numa bis-bilhotice em casa do João e Joana que em seguida vos vou apresentar.

O João é um dos nossos marujos, feitio folgazão, moço muito dado a "fainas de terra", o que não é nada bem aceite pela sua jovem e bonita esposa, Joana.

Joana ciumenta, e ainda nada conformada, procura por todos os meios "apanhar" o João com a "borda debaixo de água".

Consegue-o por fim, e é esta a cena a que vos convido a assistir.

O João chega de mais um "maldito serviço" que logo havia de cair num fim de semana, e que durou de sexta-feira a domingo à noite!!!

Joana recebe-o de cara fechada.

—Então já voltaste do serviço?

—Até que enfim. Este bem me custou...

—Realmente deve ter-te custado mesmo muito, não é verdade!?

—É! Foi um vê-se-te-avias. E aquela faina...! Estou todo partido.

—Ah foi? Então vê lá se me explicas isto!

Aí, a nossa amiga Joana, mostra-lhe um registo em gráfico, numa longa tira de papel.

—Que é lá isso? Onde foste buscar esse registo do barógrafo? Quem to deu?

—Espera lá! Olha que estás enganado. Isto não é nenhum registo de barógrafo. Isto é o registo de tudo o que tu andaste a fazer neste fim de semana, meu pirata!

—O quê? Quem é que te impingiu essa!?

—É muito simples. Foi a nossa plantazinha. Sim, a sardinheira que tanto gostas de tratar.

—Não estás boa da cabeça! O que é que a sardinheira tem a ver com este gráfico? Não me digas que ela agora já sabe escrever, e ainda por cima às ondinhas!!!

—Pois é, escrevo mesmo. E era melhor que te calasses. Como espero que este tenha sido o último serviço deste jeito, porque senão vamos ter o caldo entornado, vou-te explicar.

"E para já te digo que não estiveste de serviço nenhum, que andaste o fim de semana todo em grande paródia, que hoje passaste a tarde no futebol, e que ontem à noite andaste com mulheres e não te portaste bem!"

Com a boca aberta de espanto, o "escola", titubeando sem saber o que dizer, vai tentando secar as lágrimas de Joana, ao mesmo tempo que procura descobrir como pode ter sido traído pela sua planta.

Vamos fechar agora esta janela mágica, pois o pobre do João vai ter muito que fazer nas próximas horas.

Agora, meus amigos, faço-lhes eu umas perguntas:

—Julgam que esta história é pura fantasia?

—Julgam que isto já não é possível fazer hoje?

Pois bem, tal como a Joana, vou propor-me alertá-los com o que de real há neste assunto.

As plantas falam... diz o "Pravda".

As plantas são capazes de se comover... diz outro jornal soviético, a "Indústria Socialista", reportando o estado das investigações começadas já há algum tempo nos laboratórios da União Soviética.

Amor, aversão, alegria... e outras inumeráveis reacções são universais, tanto nas plantas como nos animais, afirmava o eminente médico e cientista botânico indiano Sir Jagadis Chandra Bose.

Por mais espantoso que possa parecer, até o simples facto de o encarar, pode existir um sinal de vida que estabeleça uma comunicação com toda a criação, declara Cleve Backster, uma autoridade mundial em matéria de detecção de mentiras.

Este senhor, numa tarde de 1966, lembrou-se de ligar os eléctrodos do seu detector de mentiras à planta que tinha no gabinete de trabalho. Pretendia saber o tempo gasto pela planta na obsorção completa da água que lhe tinha deitado.

Não o conseguiu, mas no papel de registo, ficara impresso um traçado muito semelhante ao de um ser humano perante uma emoção. Evidentemente que Cleve Backster sabia que as reacções mais violentas se registam quando a vida, a integridade física ou mental de um indivíduo se encontram ameaçadas.

E pensou: *que se irá passar se eu queimar ou cortar uma folha de planta?* O estilete de registo ziguezagueou secamente. Parecia que o seu pensamento tinha sido lido pela planta.

Deste pequeno episódio iria desenvolver-se todo um trabalho enorme que ultrapassou muitas fronteiras, e que apesar das descobertas já realizadas, ainda não deve ter passado do balbuciar.

Uma coisa é certa. Backster conseguiu demonstrar que as plantas se encontram em sintonia com as pessoas que cuidam delas e lhes têm amor.

Afastado no tempo e no espaço, outro homem já tinha efectuado experiências com plantas. Todos os dias e durante semanas seguidas, esse homem, ao nascer do Sol, ia para junto das suas mimosas e tocava-lhes música tradicional da sua terra. O homem era o professor T.C.N. Singh, presidente do Departamento de Botânica da Universidade de Annanalai ao Sul da India. Pôde constatar que à alva e ao crepúsculo, o protoplasma das plantas, pode ser activado por ondas sonoras rítmicas.

Sobre este assunto fez uma comunicação à Sociedade Internacional de Horticultura que realizava nesse ano de 1958 um congresso em França. Sublinhou que a viola, a flauta e o canto, aceleravam o crescimento, aumentavam a altura e o rendimento das petúnias, das cebolas, da mandioca e do pimenteiro e que as características assim obtidas se tornam hereditárias. Segundo o professor Singh, a música poderia provocar modificações cromossómicas.

Outras experiências efectuadas, oficiais ou não, parece terem vindo a confirmar que certas músicas, em particular clássicas — Bach, Brahms, por exemplo — e algumas composições dos Beatles, são capazes de estimular as plantas.

No entanto verificou-se também que as vinhas detestam o "rock" que lhes faz secar as folhas!

Backster conseguiu demonstrar que as plantas, embora completamente isoladas em compartimentos fechados e sem qualquer contacto humano, reagiam à morte de qualquer ser vivo.

Paul Sauvin, engenheiro e inventor, a trabalhar numa empresa de electrónica, de grande prestígio, soube das experiências de Backster e tentou fazer outras por sua conta e risco. Assim, acabou por conseguir que um pequeno comboio eléctrico fosse accionado por ordem mental através de uma planta. Também conseguiu registar estados emocionais a que se sujeitou, tendo como intermediária uma planta em sua casa. A título de curiosidade até conseguiu registos de situações amorosas!

Os investigadores da vida verde declaram, entre outras coisas, o seguinte acerca das nossas amigas plantas:

- reagem a pensamentos do homem acerca da satisfação das suas necessidades físicas;
- são sensíveis à morte de seres vivos;
- estabelecem com os seus proprietários, laços que resistem a afastamentos de várias centenas de quilómetros;
- possuem memória;
- *perdem a consciência* em período de catástrofe;
- provavelmente, são capazes de distinguir se o seu observador está a pensar no último jogo de bola a que assistiu ou na última aventura amorosa que teve;
- é possível utilizá-las como *sinal de alarme*;
- em sistemas complexos de electrónica são capazes de comandar à distância, maquinismos diversos, pela simples mensagem mental do seu possuidor.

Sem dúvida que as plantas deverão ser capazes de nos dar a resposta há tanto desejada sobre novas formas de energia, mas por enquanto nem ao certo se sabe qual a que elas utilizam. Alguns falam em energia X do campo dos fenómenos parapsicológicos; outros viram-se para a mecânica quântica, ressonância de cristais e até para os taquiões — partículas teóricas cuja velocidade ultrapassará a velocidade da luz.

No domínio da física as descobertas dos cientistas soviéticos sobre as transmissões dos seres vivos entre si utilizando os fotões, poderá fazer alguma luz sobre as comunicações com os vegetais.

Para além dos perigos apresentados no início desta conversa e que servirão de aviso aos mais incautos, outra coisa há que nos faz pensar segundo o modelo que nos parece melhor, mas que não deixa de ser reconfortante. O homem não rompeu, ainda por completo, as suas ligações com os restantes seres vivos que se tem vindo a degradar, e que vem mencionada em todos os livros religiosos de todas as latitudes e de todas as épocas. Que esse elo não se rompa definitivamente é o meu desejo, e julgo que também o vosso, porque a interpretação do significado, deve ser feita por cada um.

A propósito, não se esqueça de falar com a sua planta e tratá-la o melhor possível.

Pelo sim pelo não...

Araújo Brito
Cap.-ten. AN

O Homem e a Arte de curar

PRÉ-HISTÓRIA

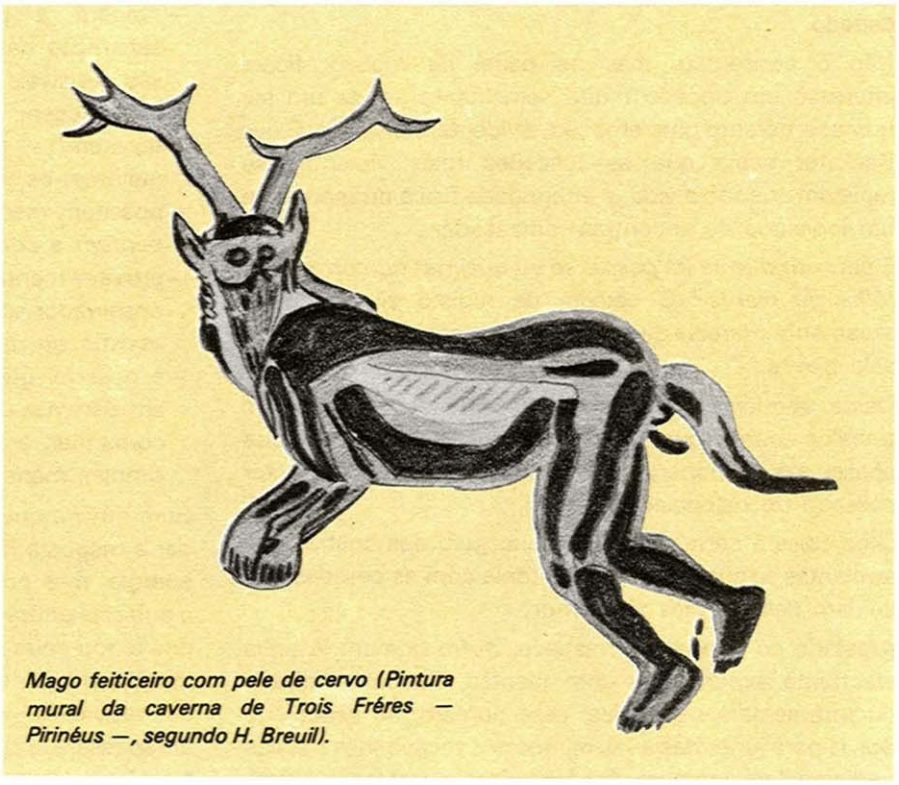
Desde épocas remotas, o homem procurou auxiliar o seu semelhante. Centenas, milhares de séculos atrás, o homem primitivo ter-se-ia dedicado a procurar alívio para as dores das suas feridas, por puro instinto animal ou imitando os animais: existem desenhos em cavernas onde se vê um dos membros da tribo a aplicar emplastros em feridas.

Mas o que se desconhece é, de como e por qual modo essa primitiva arte de curar se teria processado. A Antropologia, tornada ciência desde o século passado, veio a permitir conjecturar qual a ajuda que um, ou mais membros do clan, prestaria nessa comunidade.

Segundo o dr. Reinhard Hofschlager esse instinto de auxílio deve ter-se acentuado na época da evolução humana em que surge a linguagem e a consciência, seja na transição do Arqueolítico para o Paleolítico Antigo. Essa forma curativa elementar, ainda sem achados de utensílios e ferramentas, consistiria em lambidos, sucção, massagem, opressão, agitação, fricção, etc. Este período é pobre em achados de ossos, o que dificulta à Paleotologia o seu estudo mais detalhado.

Foi, como é sabido, a partir da descoberta em Neandertal de restos de ossos humanos, que a Antropologia passou a ter uma base natural científica. Mas os ossos então achados foram também em quantidade insuficiente para um estudo patológico. Só a partir da época em que se estabeleceu o costume de enterrar, ou esconder em cavernas ou túmulos os mortos, se encontram elementos bastantes para estudo, quer das alterações provocadas pelos traumatismos ou corpos estranhos, quer das doenças, quer ainda o de objectos — micrólitos — de forma cortante ou perfurante, do fim do Paleolítico Antigo, mais aperfeiçoado no Paleolítico recente.

É de crer poderem estes objectos ter servido também para fins cirúrgicos, como fosse a extracção de corpos estranhos, estes principalmente devido ao emprego de armas, de uso cada vez mais generalizado.



Mago feiticeiro com pele de cervo (Pintura mural da caverna de Trois Fréres — Pirinéus —, segundo H. Breuil).

Nas cavernas de Altamira (Pirinéus), do período inicial do Paleolítico recente (Aurignacence), vêem-se impressões de mãos a que faltam algumas falanges e que, se supõe, serem devidas a amputações.

As fracturas eram tratadas com terra ou barro aplicado sobre o membro fracturado, além do repouso. A "entaladura" é posterior e só a partir da altura em que o homem imaginou a maneira de unir duas peças, como seja a ponta de uma lança à haste da mesma lança, etc.

Os maiores progressos na arte curativa verificaram-se na Idade dos Metais — Cobre, Bronze, Ferro — sobretudo no período do Hallstatt (cerca de 1500 a.C.), em que J. Grun descreve um húmero que apresentava evidentes vestígios de amputação cirúrgica e restos de uma atadura de fibras de linho e farinha de trigo.

ANTIGUIDADE

A designação porque seriam conhecidos esses homens, os que se dedicavam à arte de curar, não se depreende bem, mesmo de quando nos chegam os primeiros escritos. Sem dúvida que passou a constituir um mister, cuja experiência e sabedoria passava de pais a filhos, ou de praticantes a ajudantes. Daí que se veja aplicado a tais indivíduos o termo de médico, por serem os que exerciam conforme os conhecimentos da época, a arte que hoje é a medicina. Uns procurariam de facto relacionar o efeito com a causa, mas a maioria deveriam ser basicamente curandeiros, exorcistas, sacerdotes, etc.

Não se creia, porém, tratar-se de farsantes: pelo contrário, esses praticantes eram, para a época, eruditos entre os da sociedade. E por vezes o único profissional.

Tal curandeirismo não podia fugir aos rudimentares conhecimentos do corpo humano, ou da causa das doenças, nem alhear-se das crenças, superstições, mística religiosa, ou das concepções do modo de viver da sociedade em que se inseriam. Por consequência a arte de curar andava misturada com as danças religiosas, com a magia, etc., consoante o que se sabia por então, e o que se atribuia à doença nas velhas mitologias.

Assim, as práticas mágicas, exorcismos e ilusionismos, sacrifícios, obedeciam a normas de um ritual próprio de cada povo, em que devemos aceitar, pese o barbarismo de certos actos, uma intenção de exaltação de fé. Torna-se quase impossível separar a primitiva arte curativa do cenário da vida espiritual de cada povo.

BABILÓNIA

Os primeiros documentos que começam a registar a Medicina como uma profissão, são os caracteres deixados em pedra ou em tábuas de argila da Mesopotâmia, calculando-se em cerca de 5000 anos a.C. a existência de médicos sumerianos, antiguidade esta geralmente aceite pelo estudo dos selos conhecidos que os mesmos usavam, e pelas prescrições das receitas por eles deixadas.

Um desses códigos em caracteres cuneiformes, do ano 3000 a.C., em forma de cilindro de selos de alabastro, encontrado nas escavações de Lagash, traz a seguinte inscrição: *Oh Edinmugi, servidor do deus Girra, que assiste às mães no parto, Ur--Lugal-edina, o médico, é teu criado.*

E pela mesma época, em um obelisco de triunfo do rei Naramsin, nele se vê um ferido prostado de joelhos e que tenta livrar-se de um venábulo que lhe feriu o pescoço.

O documento mais precioso é o do código de Hamurabi, que se presume ser dos anos 2123 a 1686 a.C. O código é uma recompilação de leis e costumes mais antigos. Onze dos seus duzentos e oitenta e dois parágrafos referem-se a actividades médicas e veterinárias. O código revela a existência de uma profissão médica, limitada contudo à pequena cirurgia, havendo motivos para suspeitar que a medicina "incruenta" estivesse na mão dos sacerdotes. Essas leis já estipulavam honorários médicos.

Desta diferenciação antes sugerida entre a medicina e a pequena cirurgia, vê-se em uma prancha de argila que ainda está bem conservada, Nika, a mãe do rei Esarhaddon, em vez de preferir o médico, perguntar ao oráculo se se curará da sua grave enfermidade.

Venerava-se então uma deusa da Medicina, Gula, a companheira do grande deus Ninib. Chamavam-na o "Grande Médico" e considerava-se capaz de curar enfermidades pelo mero contacto das mãos. Mais tarde o rei assírio Assurbanipal erigiu-lhe um santuário em Babilónia (chamado Espatitula).

Representação de uma atadura de cabeça, usada correntemente da Antiguidade (Do manual de ataduras de Sordan).

EGIPTO ANTIGO

A arte de curar dos egípcios não difere substancialmente da antes descrita. Desde a 3.ª dinastia (2900–1900 a.C.) que se conhece o médico. O faraó Zoser tinha como seu principal conselheiro e ministro um brilhante nobre chamado Imhotep, o qual é representado como médico, tendo-lhe sido atribuído posteriormente o papel de deus da Medicina do Egipto.
Deste país, segundo Urdang, conhecem-se oito papiros médicos escritos entre 1900 e 1100 a.C. De entre eles, um conhecido como o de Edwin Smith refere-se principalmente aos cirurgiões, ao passo que outro conhecido como o de Ebers, que se supõe datar de 1500 a.C. aproximadamente, é uma colecção de fórmulas para o clínico. Bem pode ser considerado uma Farmacopeia, nas suas 811 receitas e cerca de 700 medicamentos de origem mineral, vegetal e animal. Tem desde gargarejos, fungativos, inalantes, supositórios, fumigações, enemas, cataplasmas, decotos, infusos, pílulas, pastilhas, loções, unguentos e emplastros, o que dá a impressão de provir o seu conhecimento de tempos mais recuados.
A preparação destes remédios estava reservada aos sacerdotes segundo se crê, o que, sendo assim, lhes conferia a par dos rituais sagrados o exercício da medicina "incruenta", aliás tal como se passava nos seus vizinhos da Mesopotâmia. E deste mesmo modo parece que estes teriam conhecido os efeitos terapêuticos desses mesmos medicamentos.

CHINA ANTIGA

Diz-se ter vivido na China, entre os anos 3000 e 2200 a.C. Shen Nung, o Imperador do Fogo, a quem cabe a reputação de ter sido dos primeiros a pesquizar as propriedades medicinais das plantas. Ele próprio as procurava e experimentava em si, pelo que se tornou quase num provérbio o dito *Shen Nung provou cem ervas num dia.*
Das plantas medicinais que se presume terem sido descobertas por ele destaca-se a Ma-Huang, ou efedra, ainda hoje usada (a efedrina).
A medicina chinesa subordinava-se, como a de outros povos, aos mitos, na base de que o estado de saúde e de doença correspondia ao equilíbrio ou desiquilíbrio das forças vivas que actuam sobre o ser, da influência dos espíritos benignos ou malignos, procurando encontrar a perfeita harmonia entre o espírito e o corpo.

ÍNDIA ANTIGA

A maioria das obras que poderão vir a esclarecer o que, e como foi, a arte de curar neste país, ainda se encontra zelosamente

Sacerdote na preparação de medicamentos.

guardado nos templos. Pensa-se que este país teria desenvolvido essa arte por conhecimentos próprios e que possuia uma história independente, segundo opina o dr. Ernst Hemneter. E acrescenta: *É provável que a antiga medicina índia partisse do conhecimento das plantas medicinais, se bem que ao princípio não se conhecesse o seu modo de acção e se atribuísse a sua eficácia a influências mágicas. Não se pode explicar de outra maneira porque nos hinos da época vedica, dos quais o mais antigo, o Rigveda, foi composto a meados do ano 2000 a.C. à base de tradições mais antigas, são invocadas as plantas medicionais como deuses.*

Consta ter existido nessa época uma obra médica que se perdeu. É citada por Susruta, que lhe atribue uma origem divina, composta por Brahma em 100 000 versos, depois legado aos homens sob forma abreviada: *seu nome é Ayurveda, que significa simplesmente "Medicina" (os curandeiros índios intitulam-se a miúdo hoje em dia "Conhecedores da medicina ayurvedica") significando na realidade "Ciencia da vida".* Era uma parte de Atharvaveda, e os seus oito capítulos resultam de uma incoerência que espanta. A obra era seguramente uma simples colecção das tradições médicas conhecidas mas que, apesar da incoerência apontada, é importante e valiosa.

O grego Hipócrates foi talvez o mais célebre médico da Antiguidade ...

GRÉCIA

É pela Grécia que os conhecimentos médicos do Oriente passam à Europa, e influenciam neste Continente o progresso desta ciência.

Na Grécia, a arte primitiva de curar remonta à pré-história, tal como em muitos outros povos. Não se furtou ao mesmo carácter médico-religioso, ou se se preferir médico-mitológico, que tem sido uma constante de todo este período da Antiguidade.

Mas a sua medicina surge com um certo aspecto diferenciado cerca de 1180 a.C. na figura de Esculápio (ou Asclépio), noção esta muito ajudada pelos escritos que se tornaram bem conhecidos na história.

É nessa literatura grega, na "Ilíada" para ser mais preciso, que se encontra a primeira referência a Esculápio. Ao falar a seu respeito di-lo um ser humano, aristocrata, chefe de tribo, e médico hábil. Foi discípulo de Quíron (médico de Tessalónica cuja habilidade equestre lhe valeu a fama de ter sido centauro), e, segundo Homero, pai de Marconte e Podalírio, ambos médicos, que serviram no histórico cerco de Tróia como chefes militares e médicos.

A fama de Esculápio foi grande e com o tempo surgiu a lenda: consideraram-no um semi-deus, filho de Apolo, o primitivo deus da Medicina, e de uma mulher mortal. Apolo tê-lo-ia salvo do ventre de sua mãe, assassinada, entregando-o a Quíron que o criou e educou. A sua sabedoria teria curado muitos doentes, e talvez por isto a lenda de que teria dado vida a alguns mortos. E então Zeus, o deus dos deuses, matara-o com um raio, pois que ao ressuscitar os mortos, usurpara prerrogativas divinas.

O culto de Esculápio levou, ao longo dos anos, a erguerem-se-lhe mais de duzentos templos, geralmente em sítios arejados, ou de boas águas, algumas delas termais. Nesses templos sustentavam-se serpentes como símbolo da renovação das forças vitais.

Nas suas estátuas, em que o semblante se assemelhava ao de Júpiter, em uma das mãos segurava um cajado rústico no qual se enroscava uma serpente. Ainda hoje o seu cajado é considerado o símbolo da Medicina.

Foi esta Medicina grega a que se iria impor ao mundo, então conhecido, por muitos séculos.

A Grécia dá-nos ainda outras figuras de vulto. Hipócrates, talvez o mais célebre médico da Antiguidade, nascido na ilha de Cos, cerca de 460 a.C. praticou, ensinou e escreveu sobre a sua arte. Deixou dois filhos que foram também médicos. É de sua autoria o juramento deontológico que os médicos fazem e que é conhecido por juramento de Hipócrates.

A terapêutica usada baseava-se essencialmente nos medicamentos de origem vegetal, mineral ou animal, onde não deveria ser estranha a influência dos conhecimentos orientais. Mas teve os seus pesquisadores que não eram médicos. Mitridates, que ficou conhecido como o rei toxicologista, pelas suas diversas experiências sobre antídotos dos venenos,

cujo emprego estava em voga como expediente político reconhecido, além de outros. Entre os seus ajudantes figuravam botânicos.

Um dos botânicos célebres da Grécia foi Teofrasto de Eresus que, pelos seus escritos, criou a base da futura ciência racional que viria a ser a Farmacognósia. Mais tarde, Pedanius Discorides, século I d.C., acompanhando os exércitos romanos, percorreu a Ásia Menor, Itália, Grécia, Gália e Espanha. Não só estudou os costumes médicos desses povos, como, pelo caminho colhia e examinava todo o tipo de vegetação, desde as ervas às cascas e folhas das árvores, os frutos, as sementes, etc., tendo deixado escrito na sua obra a mais importante fonte de referências aos medicamentos da Antiguidade. Obra tal que, ainda no século XVI era o *oráculo da ciência das drogas, a bíblia dos farmacologistas.*

ROMA

São escassos os elementos respeitantes à história mais antiga. A arte de curar estava entregue aos sacerdotes. O mais antigo texto latino conservado, do século III a.C. refere-se apenas a fórmulas jurídicas.

É pela altura da Segunda Guerra Púnica que há conhecimento de um médico grego, Arcágatas segundo se crê, se ter instalado em Roma. Parece não ter sido bem sucedido; ou por causa do despique político e cultural que opunha Roma a Atenas, ou porque de facto não fosse exímio na sua arte. Certo é que, mais tarde, qual haja sido a verdadeira razão, o alcunharam de Magarefe. Mas certo é também que o "Magarefe", por desastrado ou por política contra o estrangeiro intruso, fez sentir a sua influência em Roma durante meio século. Por volta de 91 a.C. outro grego, médico eminente, Asclepíades de Prusa, instala-se em Roma; e outros se lhe seguiram.

Os romanos não teriam porém muito em consideração estes gregos, pois os denominavam amadores da arte de curar, ou curandeiros. Tal como já era hábito, consoante vimos entre os médicos gregos, aceitavam uns tantos discípulos que os acompanhavam nas visitas aos doentes. Assim se ensinava, assim se aprendia, essa arte de curar, a medicina, discutindo-se se a "escola" de um era melhor que a de outro, como hoje, se defende que a escola de uma cidade é superior em ensino à de outra. Muitos indivíduos, entusiasmados pelos proventos obtidos por esses "curandeiros" mais célebres, ou talvez porque se atribuissem qualidades ou conhecimentos sobre a matéria, intitulavam-se médicos, como o presunçoso curandeiro Tessalo de Talles, que em sua lápide mortuária mandou inscrever: *Vencedor de todos os médicos do mundo,* e afirmava que toda a ciência médica se podia aprender em seis meses. Porque havia muitos "médicos" destes, aconteceu que um deles, chamado por Nero para tratar um dos seus amigos que apresentava uma tinha grave, entendeu aplicar-lhe cantáridas, facto que veio a causar-lhe a morte.

Médico da Antiguidade apalpando o fígado a jovem doente, segundo estela funerária encontrada em Atenas.

Nero, 100–44 anos a.C., fazia acompanhar os seus regimentos, ou a sua esquadra, de médicos militares; que de médicos nada teriam pois muitos deles eram empregados civis ou simples soldados; mas que seriam capazes de aplicar um unguento, uma ligadura, uma tala, não devendo a sua aprendizagem médica ser de nomeada, pois a posição social que disfrutavam não era muito elevada.

ROMA — ERA DE CRISTO

Roma constituira na Europa, Ásia Menor e Norte de África, o seu império. César modernizava Roma, onde os círculos elegantes se apaixonavam pela cultura grega. Ao tempo de Augusto adoptavam cada vez mais os cultos orientais, cujos mistérios e orgias os entusiasmavam. Tornava-se o polo da nova cultura que, por alguns séculos, prevaleceu na Europa.

Mas antes de prosseguir diga-se que, em virtude das incursões romanas na Península Ibérica, na Gália, na Germania, se vieram a conhecer alguns dos costumes desses povos. Entre os Celtas e Gauleses, cabia aos druidas o papel de curandeiros a par dos rituais religiosos, do ensino dos jovens, etc. Já eram conhecedores do efeito medicamentoso de muitas plantas que, diz-se, colhiam com foices de ouro. Eram pois, ao mesmo tempo sacerdotes. médicos, feiticeiros, professores e juízes. Na Germania a honorabilidade da mulher era tida em grande consideração. Acompanhava o homem no combate, para o encorajar, preparar e levar-lhe os alimentos, e tratar-lhes das feridas.

No primeiro século da era de Cristo eram ainda os médicos gregos quem pontificava

em Roma. Alguns chegaram a alcançar grandes honras. Asclepíades, cujo busto se pode ver no Museu Capitolino de Roma; António Musa, que foi discípulo de Asclepíades, ao qual foi erigida uma estátua, era médico do imperador Augusto que, agradecido ao seu saber e discernimento, dispensou os médicos do pagamento de impostos.

Os médicos tornavam-se mais numerosos. Além dos da câmara imperial, dos municipais, presidentes das associações médicas, dos das escolas, que usavam o título de "arquiatras", havia os do exército, da frota, do circo (dos gladiadores, do teatro, etc.), dos serviços de incêndio, etc.

Marcial, o poeta, ao descrever os tipos da vida citadina, o homem que, na rua, vendia o peixe seco, o que vendia favas quentes ou salchichas cozidas, fala-nos do barbeiro Antiochus dizendo: *Aquele que não deseje descer até às sombras da morte, que fuja, se tiver bom senso, do barbeiro Antiochus! ... Mais docemente o cirurgião Alcon corta as hérnias estranguladas e, com suas mãos de prático, conserta os ossos fracturados.*

No século II, os escritos sobre a actividade da profissão são mais elucidativos, descendo mesmo à descrição pormenorizada de passagens da vida de alguns dos mais conhecidos médicos. Por curioso transcreve-se parte de um escrito de A. Gelio, mencionado num trabalho do dr. H. Gossen; encontrava-se Gelio de visita a um amigo que vivia no distrito ático de Cefisiai, acontecendo-lhe adoecer subitamente com disenteria. Foi chamado um médico local que o observou e indicou o tratamento. Ainda não havia saído quando, por acaso, o sábio Calvisio Tauro apareceu igualmente de visita ao amigo de Gelio. O médico entendeu descrever a Tauro os sintomas, e acrescentou: *Podeis também comprovar o que vos digo se examinardes as suas veias* ao que Tauro retorquiu com a amabilidade que lhe era peculiar; *Senhor, nós outros sabemos, como é natural, que vós conheceis a diferença entre artérias e veias, que as veias em si são imóveis e unicamente são exploradas no que se refere à passagem do sangue; as artérias, ao contrário, se caracterizam pelo seu movimento, e sua pulsação denota o tipo e o modo de comportamento da febre.*

Um dos médicos célebres deste período foi Galeno. Era natural de Pergamo, na Ásia Menor. Ele próprio preparava os remédios que administrava aos seus doentes. Foi um dos mais conhecidos e respeitados, e em Roma praticou, exerceu e ensinou a sua profissão. De modo algum se deve considerá-lo um simples curandeiro; era um estudioso, quer das alterações que notava nos seus doentes (tentou diferenciar as diversas alterações do pulso, deixando descritas várias dezenas), ou ainda o comportamento do médico face ao doente, quer da avaliação da actividade dos medicamentos procurando saber, pela experimentação e observação, do seu efeito, da reacção do organismo, etc., estudando as reacções imediatas e secundárias.

Galeno publicou nada menos do que trinta livros sobre as suas preparações. Ensinou a sua profissão, sendo grande o número de alunos que o acompanhava. A sua influência foi notória pois perdurou no mundo ocidental por 1500 anos; e ainda hoje se dá o nome de produtos galénicos àqueles que são preparados segundo o seu método. Criou um creme para a pele cuja composição básica se mantém hoje em dia nos cremes de beleza em uso em todo o mundo. Galeno iniciou a sua carreira como médico de gladiadores. Breve se tornava conhecido pela sua capacidade excepcional no diagnóstico clínico e no tratamento. Tal êxito grangeou-lhe a clientela rica de Roma, da qual, porém, só teve razões de queixa segundo se depreende de diversos escritos. Um dos aspectos mais característicos deste período é o do ensino médico, que previa além do estudo da Anatomia, Fi-

O romano Galeno iniciou a sua famosa carreira como médico de gladiadores.

siologia, Farmacologia e Terapêutica, conhecimentos sobre Gramática, Retórica, Literatura, Matemática e Astrologia. Cada um dos médicos mais destacados constituía uma escola, ou talvez fosse designado para chefe de uma escola.

O caso é que Marcial, já antes citado, diz que o grande número de alunos que ia com o médico às visitas era importuno para muitos enfermos: *Eu me sentia mal, então tu vieste oh! Símaco, na qualidade de médico. Mas não sozinho, pois seguramente cem alunos estiveram aqui. Duzentas mãos, frias como a neve, palparam todo o meu corpo. Antes disto eu não tinha febre, mas certamente não tardarei a tê-la.*

Evidentemente, é o poeta que fala e caricaturiza a situação. Contudo, descontando o exagero, é o bastante para revelar o interesse que a profissão despertava.

Já havia, bem entendido, diversas obras escritas sobre esta arte. Hipócrates, que faleceu na Tessália cerca do ano 375 a.C. deixara ensinamentos que foram compostos por diversos autores, de maior ou menor mérito. Celsus, falecido pelos anos 38 d.C. escreveu no tempo de Tibério uma obra sobre medicina, intitulada "de Artibus". Não se sabe porém se ele foi médico praticante, ou somente escrivão, uma vez que dos vinte livros que se lhe atribuem apenas um discorre sobre a arte médica, e mesmo este assenta sobre as obras de Hipócrates, Asclepiades e outros.

No ano 200 Septímio Severo tornou o estudo da medicina obrigatório para os que queriam exercer a profissão, e anos depois introduzia o exame. Um quarto de século mais tarde Alexandre Severo tornava os médicos funcionários públicos.

Esta situação parece dever-se à evolução económica e social que se operava, desde há algum tempo, no Império Romano. Alexandre Severo recebeu umas finanças tão depauperadas que nem a moeda valia, a não ser a de ouro. Impuseram-se medidas; e assim, as antigas associações profissionais, chamadas "collegia", deixaram de ter a sua original atribuição humanitária, de convívios, festas, apoio entre os associados, etc., para se transformarem em serviços públicos. O Estado passou a obrigar os trabalhadores a filiarem-se nestes "collegia", para em seguida os responsabilisar pelo pagamento dos impostos.

De alto a baixo da escala social impôs-se a todo o cidadão o seu papel: o agricultor estava ligado à terra, o artesão à sua corporação, o soldado à sua legião, o funcionário à sua administração, e interditos de a deixarem. A população laboriosa do Império Romano, como nos diz Carlos Grimberg, caiu sob a autoridade absoluta do Estado. A sociedade, no seu todo, evoluía de bom ou mau grado para um "socialismo de Estado", sob as ordens de um monarca absoluto. A vida privada estava também regulada de um modo estrito e impiedoso. Obteve-se porém um resultado positivo desta tirania do Estado: a restauração das finanças públicas.

Em Roma, no período que nos é conhecido até à era de Cristo, os honorários médicos eram insignificantes. Os médicos militares do tempo de César (100–44 a.C.) ganhavam, além da comida, o equivalente a 225 francos anuais (*1*), e o dobro ou pouco mais no ano 200 d.C. Apenas alguns privilegiados médicos das câmaras imperiais tiveram clientela que lhes proporcionou fortuna.

É dos meados do fim deste século III que Alexandre Severo funda uma casa de auxílio para estudantes aplicados e pobres, institucionaliza o exame médico e responsabiliza os profissionais pelos seus actos, criando multas para os que administrassem abortivos ou abandonassem os doentes, chegando o castigo a ir até ao cancelamento do título.

No ano 301, Diocleciano, no seu célebre "edital do maximum", fixa o preço máximo

---

(*1*) Comparação feita com o valor do franco em 1930–1935.

não só das mercadorias mas também da mão de obra ou serviços dos trabalhadores, aí se incluindo os escribas, mestres, médicos.

É por essa altura que, em Roma, se desencadeiam as piores lutas contra os cristãos: perseguições, deportações. Mas o mesmo homem que as decretou, pôs-lhe fim em 311. Diocleciano, doente, desenganado pelos médicos, foi procurar a resignação voltando-se para o Deus dos cristãos.

Segundo opina o dr. H. Gossen, o primeiro hospital na moderna acepção da palavra ergueu-se em Cesarea, no ano de 370, fundado pelo eclesiástico Basílio o Grande. Pouco depois, a cristã Fabíola, fundava outro semelhante em Roma.

Chegamos assim ao ano de 375, o das grandes invasões germânicas, tido por muitos autores, entre eles Carl Grimberg e Ragnar Svanstrom, como marco histórico entre o fim da Antiguidade e o começo da Idade Média.

CONSIDERANDUM

Que denominação tiveram estes "homens da arte de curar"? Será difícil, senão impossível dizê-lo, até ao aparecimento dos primeiros escritos.

Médico, o termo hoje vulgarmente usado vem do latim "medeor" — cuidar de, tratar de ("mederi alicui" — medicar alguém; "mederi morbo" — curar uma doença), donde veio "medicus" — eu curo, eu trato. A expressão escrita desta profissão é porém mais antiga, da velha Grécia, "iatros" — o médico — ainda hoje usada na terminologia da medicina, mas pouco generalizada.

Doutor, como é frequente, quase comum, empregar-se hoje, vem de "doctor" — o que ensina, o mestre —, de "doceo" — ensinar, informar — e significava apenas o douto, o instruído. Por isso se aplica indistintamente a diversas profissões, em que o saber é indispensável.

O atribuir-se a esses antepassados da arte de curar designações de curandeiros, feiticeiros, bruxos, exorcistas e outros nomes quejandos, é pretender misturar aqueles que, sem escola evidentemente, se dedicavam sinceramente à busca de uma ciência baseada na sua experiência — ou que aproveitavam já da experiência vivida por outros — com aqueles que viam nos poderes sobrenaturais a causa dos males e acreditavam, ou apenas se aproveitavam, do que era a magia, ou a arte cabalística, ou o sortilégio, o remédio para os debelar.

Que estes últimos existiram, é um facto incontroverso, e com um poder de convicção tal que, se não são os espíritos dos seus antepassados, será o da sua prole que ainda hoje anda por aí.

Não é deles que nos ocupamos neste bosquejo, e por isso se lhes não deu relevo ou desenvolvimento. Contudo, se bem que muito pela rama, algo se acrescentará ao que já se disse da medicina primitiva, uma vez que se torna bastante incerto e problemático distrinçar, à luz da medicina actual, o verdadeiro papel que cabia a cada um. Obrigaria a um estudo detalhado e longo, pois é impossível de compreender sem se levar em conta a concepção espiritual, cultural e científica de cada época e de cada povo. Aceite-se que os antigos acreditavam que a doença era obra de um espírito malfazejo que se apoderava do corpo do indivíduo. E deverá ser nesta base que se tem de ver e julgar o médico de então, até a medicina se tornar uma ciência mais empírica.

O tratamento médico não se considerava portanto "completo", ou seja, não se obtinha a "verdadeira cura", enquanto o "demónio" não houvesse abandonado o organismo do doente. Daqui resultavam duas práticas concorrentes exercidas por um, ou mais, indivíduos. E isso vê-se entre os Sumérios, Babilónicos, Egípcios, bem como nas antigas civilizações dos Mayas, Aztecas e Incas. E por essa razão, provavelmente, o uso indiscriminado de amuletos para se preservarem das doenças. A maioria dos enfeites eram constituídos por símbolos divinos a fim de proteger o seu portador.

O "Snu" — médico do velho Egipto — ao mesmo tempo que preparava os medicamentos pronunciava frases mágicas, o mesmo fazendo quando os administrava. O papiro de Ebers tem algumas dessas frases: *Oh Isis, grande feiticeira, livra-me de todas as coisas más, funestas e vermelhas, da febre do deus e da febre da deusa, do sofrimento e dos sofrimentos que me acometem ...* etc., e outra: *Vem, remédio, vem a mim, expulsa isto do meu coração, de meus membros, remédio forte em Magia entre os remédios ...*

Nas concepções da medicina da América Central e do Sul, do século V e VI, ou mais, antes de Cristo, também se encontra uma ideia semelhante da causa da doença, conhecida como do "rapto da alma".

Muito embora os espanhóis, quando da conquista da América Central e do Sul, tivessem desvendado muitos desses segredos, foi Stephan e Catherwood quem, nos arquivos da Academia Real de História de Madrid, descobriu um dos livros salvos da destruição pelo fogo, em Julho de 1562, e que lhes permitiu decifrar muitos dos enigmas da cultura Maya.

Entre os Aztecas, médicos e feiticeiros formavam sociedades comuns. Os adivinhos ("traponqui") desempenhavam um papel preponderante para descobrir as enfermidades. As plantas medicinais eram vendidas, na rua, ou de porta em porta. Os médicos propriamente ditos, limitavam-se aos cirurgiões ("ticitl") havendo a par deles o sangrador, o que aplicava adornos nos lábios, orelhas, ou o pauzinho que atravessava o nariz, no fundo com significado mágico, as parteiras, etc.

Os feiticeiros dedicavam-se, não propriamente à medicina, mas à magia negra, ao ilusionismo, hipnotismo, e outras práticas que nada tinham que ver com a magia, mas dela colhiam proveito, como narra Stoll, pois mediante tais mágicas ou administração de drogas, pilhavam, saqueavam, etc.

Semelhante ao que acima foi dito, vê-se entre os Incas, os médicos herbanistas ("hampica-mayok"), os adivinhos ("ichuri"), os magos praticantes ("comaska ou sancoyok") que cultivavam a magia negra, etc.

Posto que foi este breve apontamento à Antiguidade, é possível que um dia me atreva a prosseguir no assunto, seja "A arte de curar na Idade Média".

Vasconcelos e Menesses
Cap.-m.-g. MN

Obras consultadas:

"História Universal", de Carl Grimberg;
"Actas Ciba", n.º 6/1936 — Dr. Ernst Hemneter;
Idem, n.º 2/1937 — Dr. Alfred Leix;
Idem, n.º 2/1938 — Dr. Hans Dietschy;
Idem, n.º 8/1938 — Dr. H. Gossen;
Idem, n.º 4/1939 — Dr. Hans Dietschy;
Idem, n.º 8/1940 — Dr. Reinhard Hofschlager;
Idem, n.º 3/1941 — Dr. Ernst Hemneter.
"Notas Terapêuticas Parke Davis" (1954/1955).
"Dictionnaire Classique de Biographie Mythologie", de William Smith. Trad. de N. Theil.

APONTAMENTO

O ultimatum de 11 de Janeiro de 1890 foi um choque, uma afronta, um colapso, uma histeria.
O trono, recentemente ocupado, de D. Carlos, tremeu.
A alma dos Portugueses, gemeu.
As tricas dos políticos, mais a sua verborreia, finaram-se.
Os bolsos do grande público, esvaziaram-se na compra do "Adamastor".
Houve comícios, reuniões, manifestações, gestos, discursos, alterações, palavrões...
Mas no meio de toda esta confusão, reinadia e triste, sufocava-se no tédio de fraqueza e notava-se o esmagamento asmático do povo, na necessidade de expandir para a história a sua indignação.
Foi neste cenário que Alfredo Keil, na noite de 20 de Janeiro, instado por amigos e confrades, deitou mãos ao seu piano e compôs uma marcha, forte e ambiciosa, contra os acontecimentos que feriam o brio nacional.
Em fins do mesmo mês, o compositor tem a letra na mão, escrita com a pena fina e a cabeça fria de Henrique Lopes de Mendonça, distinto oficial da Marinha de Guerra.
Foi o sucesso, o explendor, a explosão.
Foi o grito dum povo.
Foi o viva de Portugal.
A essa marcha triunfal, com acordes da Marselhesa e do fado castiço, deram os autores o nome de "A Portuguesa", que passou a ser o trautear forte das multidões indignadas, a girândola final dos actos revisteiros, o aplauso frémito das noites de teatro. O clamor de "A Portuguesa" foi tal, que Alfredo Keil realizou várias tentativas para que D. Carlos a adoptasse como seu hino pessoal, quiçá para substituir o hino da carta de D. Pedro IV.
Mas o 31 de Janeiro de 1894, no Porto, veio pôr cobro às aspirações do nobre compositor, visto que os revoltosos republicanos adoptaram no seu "coup" o hino tão em voga, o que motivou, por decreto de 3 de Fevereiro, a sua proscrição.
Sendo assim, não espantará que Lisboa tenha acordado, na madrugada de 5 de Outubro de 1910, com o troar das multidões cantando "A Portuguesa", a festejar a revolução republicana.
Meses depois, no "Diário do Governo" de 30 de Junho de 1911, saía o seguinte decreto:

"A Assembleia Nacional Constituinte decreta:
"1.º) — A bandeira Nacional é bipartida verticalmente em duas cores fundamentais: verde escuro e escarlate, ficando o verde do lado da tralha. Ao centro e sobreposto à união das duas cores, terá o escudo das armas nacionais, orlado de branco e assentando sobre a esfera armilar manuelina, em amarelo avivada de negro. As dimensões e mais pormenores de desenho, especialização e decoração da bandeira são os de parecer da comissão nomeada por decreto de 15 de Outubro de 1910, que serão imediatamente publicados no Diário do Governo.
"2.º) — O hino nacional é *A Portuguesa*".

Curiosamente, pode-se relembrar a letra da famosa marcha, hoje hino nacional português:

I

Heróis do mar, nobre povo,
Nação valente, imortal,
Levantai hoje de novo
O explendor de Portugal!

Entre as brumas da memória
Oh Pátria, sente-se a voz
Dos teus egrégios avós,
Que há-de guiar-te à vitória!

Coro

As armas, às armas! Sobre a terra, sobre o mar,
As armas, às armas! Pela Pátria lutar!
Contra os canhões marchar, marchar!

II

Desfralda a invicta bandeira
A luz viva do teu céu!
Brade a Europa à terra inteira:
Portugal não pereceu.

Beija o solo, teu jocundo
O oceano, a rugir de amor,
E o teu braço vencedor
Deu novos mundos ao mundo!

Coro

. . . . . .

III

Saudai o sol que desponta
Sobre um ridente porvir;
Seja o eco duma afronta
O sinal do ressurgir.

Raios dessa aurora forte
São como beijos de mãe,
Que nos aguardam, nos sustêm,
Contra as injúrias da sorte.

Coro

. . . . . .

Manuel Pinto Machado
Cap.-ten.

É TEMPO COMPANHEIRO

Cala-te companheiro!
Não quero ouvir mais
essa lenga-lenga
da guerra israelo-árabe.
Nem me fales das prisões do Chile
da fome no terceiro mundo
da droga na América
das lutas na Rodésia
e dos dissidentes russos.

Não me fales do que vai pelo mundo
já me bastam os jornais.

É Primavera, companheiro
tempo de abandonares as lamúrias
tempo para olhares à tua volta
tempo de lutar.

Para que as nossas crianças sejam livres
Para que as nossas crianças não tenham fome
Para que as nossas crianças não durmam em barracas
Para que as nossas crianças vão à escola
Para que as nossas crianças aprendam a VIVER
Para que as nossas crianças aprendam a AMAR.

Para que os homens de amanhã sejam iguais
é tempo, companheiro
de abandonar as lamúrias e lutar.

Maria Elvira Carvalho

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

1.º-sarg. MQ Manuel Macário Pereira da Costa com D. Joaquina Maria Loução dos Santos, em 28-12-77.
1.º-sarg. L José Vieira do Vale com D. Ana Gomes Alves, em 3-12-77.
2.º-sarg. TR Victor Manuel Cola Duarte com D. Maria Isabel Matos Chainho, em 10-12-77.
2.º-sarg. TE Emídio António Sostelo com D. Maria Isidro Rosa Carreiras, em 10-12-77.
245/67/Cabo FZ Abílio Francisco Gonçalves Guerreiro com D. Maria Antónia da Palma Gonçalves, em 17-12-77.
2337/70/1.º-mar. FZ Valentim de Andrade Rodrigues com D. Rosalina de Jesus Fernandes, em 24-12-77.
711/69/1.º-mar. FZD André Joaquim Rosado Merendas com D. Luzia da Conceição Carvalho Profeta, em 17-12-77.
1678/72/1.º-mar. FZV António Alberto dos Santos Fernandes com D. Isabel Maria de Abreu Soares, em 11-12-77.
591/73/1.º-mar. A José Acácio Nogal com D. Maria Fernanda Costa, em 25-12-77.
900/74/1.º-mar. E José António Brás de Limas Figueira com D. Alexandrina Filipe dos Santos Lemas, em 23-12-77.
1092/76/1.º-gr. CTP João Manuel Teixeira Moreira com D. Júlia Maria da Silva Marques, em 12-12-77.
2279/76/1.º-gr. CM José Manuel da Silva com D. Marília da Silva Ferreira, em 17-12-77.
2387/76/2.º-gr. CM António João Vestia Galrito com D. Natividade do Carmo Anselmo Oraganês, em 1-12-77.
1812/77/2.º-gr. rec. Rui Manuel Charua Candeias com D. Laura Maria da Costa Alves, em 17-12-77.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-m.-g. Álvaro Maria Martins do Pilar, em 23-1-78.
1.º-ten. SG Manuel António Muxagata, em 15-1-78.
Sarg.-aj. A José Marcelino da Silva Vasconcelos, em 3-1-78.
Sarg.-aj. M Ramiro Lopes de Amorim, em 26-11-77.
Sarg.-aj. FZM Francisco Beirante Roldão, em 9-1-78.
Sarg.-aj. FZE Inácio Augusto Paulos, em 10-1-78.
989/Cabo CE João da Conceição Paixão, em 31-12-77.
2915/Cabo TFD Joaquim Ribeiro, em 30-11-77.
3777/Cabo M Orlando Cunha da Cruz, em 22-12-77.
4031/Cabo T Paulino Pereira Vale, em 12-12-77.
5235/Cabo CM João da Luz Ribeiro Roque, em 6-1-78.
5283/Cabo CM Rodolfo Ferro Coelho, em 5-1-78.
4615/1.º-mar. TFH Guilherme Farias Filipe, em 29-11-77.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

C/alm. AN RF José Simões Alves da Silva, em 12-1-78.
Cap.-m.-g. AN RF Manuel Augusto Torres Silva, em 31-12-77.
1.º-ten. SG RF José João Baptista, em 9-1-78.
1.º-sarg. M RA Francisco Esgalhado, em 15-1-78.
6829/Cabo C Mário Dias de Almeida Araújo, em 26-1-78.
Joaquim Bettencourt Ávila, piloto do QPCMM, em 21-1-78.

Voz da Abita

Voltámos a receber uma carta do "Pezinhos", cabo M, que transcrevemos:

"Várias vezes tenho lido em jornais, escrito até por pessoas com responsabilidades, insidiosas apreciações sobre um ou outro dos almirantes da nossa Armada. E o pior é que generalizam e, querendo dizer mal de um, acabam por dizer mal de todos!

"É claro que ninguém me passou procuração, e poderá até ser considerado um grande atrevimento da minha parte, vir à liça em sua defesa. Mas, há coisas que me bolem cá por dentro, sobretudo quando respeitam à Marinha que, para mim, vai de almirante a grumete, passando pelos funcionários civis que a servem e pelos respectivos familiares. Todos juntos somos a grande família naval...

"Saberão esses *senhores da pena,* como se faz e o que custa chegar a almirante em Portugal? Concerteza que não, pois se soubessem, haviam de ter um pouco mais de respeito e consideração por eles.

"Apesar da minha modesta posição dentro da hierarquia militar, posso gabar-me de ter amigos *tanto à esquerda como à direita* (*1*). Conheço a vida de alguns e, para me documentar, permiti-me entrevistar exactamente um almirante, um desses que faz o favor de ser meu amigo, dos muitos que subiu, degrau a degrau, a húmida e escorregadia escada da profissão. Qualquer pé em falso podia atirar com ele para o *malagueiro* (*2*)...

"Fez o liceu e os preparatórios algures, com classificações que lhe permitiram ser seleccionado de entre dezenas de candidatos a mais que os necessários.

"Durante três anos fez o internato da Escola Naval, como aspirante, estudando, praticando cultura física, manejo de armas, infantaria, remo, vela, etc. No fim de cada ano lectivo fazia uma viagem no navio-escola 'Sagres', *riscando* (*3*), com água racionada, trepando aos mastros para largar e caçar o pano, remando em escaleres e baleeiras com remos que mais pareciam troncos de pinheiro, fazendo *quartos* (*4*) na ponte, ao leme e nas máquinas, enjoando, vomitando... e tendo como compensação para tudo isto um mísero subsídio de embarque e a alegria de conhecer outros mundos e outras gentes.

"Depois destes três anos, e tendo demonstrado em exame estar apto a ser oficial, foi promovido a guarda-marinha e mandado embarcar numa canhoneira em serviço de fiscalização da pesca na costa Norte.

"Que mar aquele! Noites inteiras sem dormir costa acima e costa abaixo, chuva, frio, nevoeiro, entradas e saídas de barras perigosíssimas, balanço, enjoo ...

"Quantas vezes ele amaldiçoou o mar e a vida que escolhera e invejou os felizes *terráqueos* que dormiam sem balanço, fosse em cama fofa e quente, fosse mesmo numa cela de prisão!

"Farto de mar e de sofrer, resolveu concorrer à Aviação Naval, onde se ganhava mais um pouco e (julgava ele) a vida era mais *saudável* e não havia balanço.

"Tirou o 'brevet' e por lá ficou uns anos, voando. Dos sete oficiais que se 'brevetaram' do seu curso de aviação, quatro morreram em acidente de voo.

"Desgostoso com a perda desses camaradas, e de outros que morreram também de desastre, e perdido o interesse pelos aviões, regressou aos navios e ao malfadado mar. Embarcou em muitos navios, como imediato foi *peão das nicas* de outros tantos comandantes, entrou em manobras de todos os géneros na nossa costa e no estrangeiro, passou mais noites em branco, comeu bolacha *capitão* quando o mar era tanto que se não podia cozinhar, enjoou, vomitou, apanhou frio, chuva e novoeiro...

"No final deste período da sua vida comandou dois navios, um dos quais em longa comissão nos mares de Angola.

"Num intervalo de embarque fez o curso para oficial superior e, aos 42 anos, foi promovido a capitão-tenente.

"Neste posto e no de capitão-de-fragata comandou mais quatro navios, tendo feito muitas mano-

---

(1) Numa formatura militar os mais antigos ficam à direita do que serve de referência e os mais modernos à esquerda. A minha direita situam-se todos os militares de cabo para cima e à minha esquerda de cabo para baixo.

(2) Em gíria naval, malagueiro é o mar.

(3) Riscar, é dormir no pavimento numa maca. Nos navios antigos cada um marcava o seu lugar (riscava) no chão, por ordem de antiguidade, claro.

(4) Quarto, é um serviço de 4 horas (ao leme são duas apenas).

bras, várias comissões nos Açores — onde o mar ainda é pior que na costa Norte — e uma de dois anos no Extremo Oriente. Ao todo, andou mais de quinze anos embarcado, correu *Seca e Meca,* sempre tendo por companheiros o balanço, o enjoo, o frio, o calor, o nevoeiro, os faróis, noites perdidas... e ainda por cima sempre com o credo na boca, pois, como se sabe, tudo o que acontece a bordo de um navio de guerra é da responsabilidade do comandante. E tanta coisa pode acontecer!...

"Aos 55 anos foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra, fez o curso para oficial general e recebeu guia de marcha para o Ultramar onde, em plena guerra colonial sofreu as *passas do Algarve,* apesar da sua guerra não ser a dos tiros mas sim a dos papéis, da disciplina, etc., que não é muito melhor que aquela!

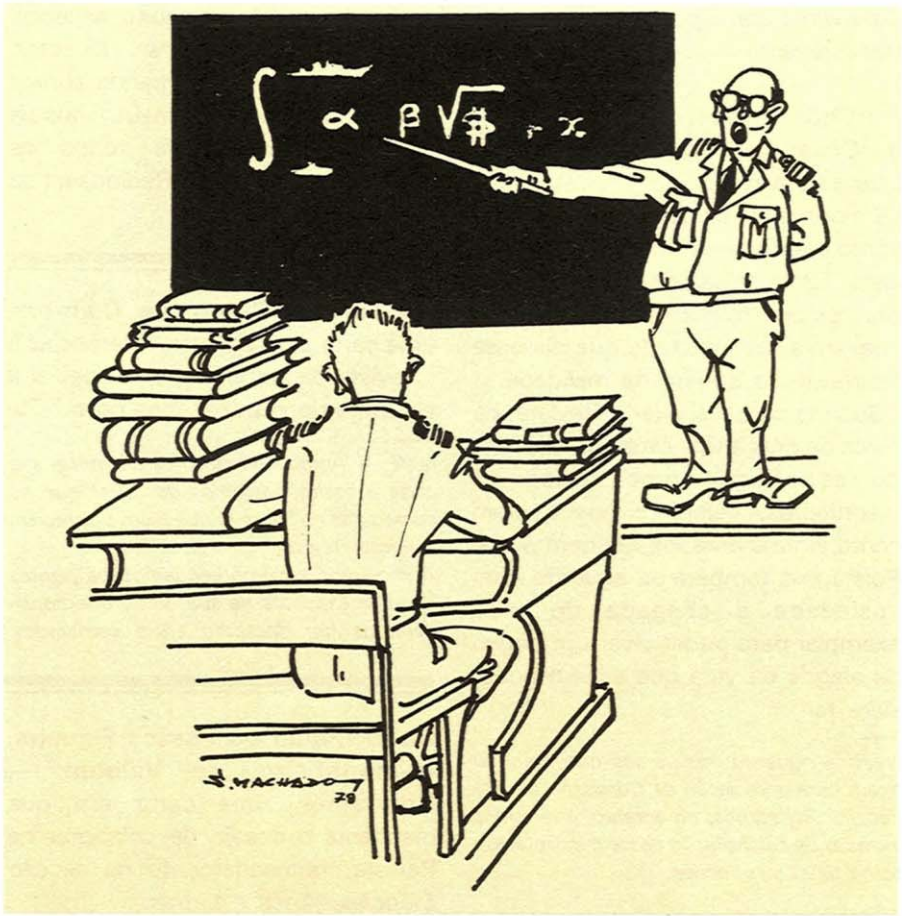
"Prestes a atingir o limite de idade para passar à Reserva, foi promovido a comodoro — agora contra-almirante — por *obra e graça* ...

"E, presentemente, ainda está ao serviço efectivo, apesar de ter passado à Reserva há já alguns anos. Por aqui se vê o que ele gosta disto... 47 anos de Marinha!

"Nas entre-linhas deste breve resumo pode o leitor adivinhar um grande livro de memórias, recheado de alegrias e tristezas, de emoções e perigos, de entusiasmo e desânimo, de sucessos e fracassos, de esperanças e desilusões... de tudo, enfim, que é a vida de um marinheiro, que nunca foi mais que isso.

"No fim e ao cabo que ganhou este senhor, além das condecorações e louvores? Materialmente, quase nada; foi sempre uma vida de *chapa ganha, chapa gasta* e quantas e quantas vezes *a apertar o cinto?* Não tem prédios, nem andares, nem dinheiro... Mas tem, isso sim, um grande orgulho e muita honra em ser marinheiro e, se voltasse aos seus vinte anos, tenho a certeza que viria para a Marinha! No entanto, ele podia ter sido médico, engenheiro, advogado, comerciante... ter prédios, ter andares, ter dinheiro... quem sabe?

"Para terminar, gostaria de contar os trabalhos e canseiras que eu próprio



passei para ser apenas o que sou — cabo M — ou os de outros camaradas que chegaram a sargento ou oficial mas, não vale a pena, até porque *dos fracos não reza a história* e os jornais só dizem mal dos almirantes.

"Peço apenas que não *batam* mais na Marinha ou que, pelo menos não generalizem...

"Lembrem-se que nós, militares, não podemos escrever nos jornais sem autorização superior, que não temos sindicato que nos defenda, que não temos direito à greve, que não recebemos as muitas horas extraordinárias que fazemos no mar e em terra, que temos que estar *sempre prontos para marchar,* que passamos muitos Natais longe da casa e da família...

"Valem-nos as tão faladas, e choradas, *regalias dos militares*: a gasolina mais barata 4 escudos e cinquenta em litro — que pena eu não ter carro para poupar uns 300 escudos por mês; os supermecados militares — onde umas coisas são mais baratas e outras mais caras que nos outros; abatimento nos caminhos de ferro — que muita gente tem também e onde raramente viajamos; almoço de *borla* nas messes — quase todas as empresas, públicas ou privadas, dão almoço aos seus funcionários; assistência médica e medicamentosa — que felizmente se vai estendendo a todos; e... que me lembre, nada mais.

"Há países, e muitos são eles, onde os militares têm realmente regalias em relação aos civis mas, aí, são estes próprios a ver o caso com simpatia, pois sabem que o Estado não pode dar aos militares os mesmos vencimentos que auferem os civis que não estão ao seu serviço, porque são muitos e o orçamento não aguentava. Mesmo assim, estou convencido de que em poucas partes do mundo ganham tão pouco como nós...

"Regalias... regalias... Paguem-nos decentemente, como na Marinha Mercante ou nas Pescas que connosco constituem a grande família do mar, e cortem-nas todas, a ver se a gente se rala!"

—

"P.S. — Peço desculpa da carta ser tão longa mas, como estava a falar de regalias, achei-me no direito de usar mais esta, de ocupar duas páginas duma revista paga pelo Governo."

Da diversa correspondência recebida transcrevemos:

De Vítor Manuel Ferreira Borges, do Casal do Gago, uma carta de que anotamos:

"É a primeira vez que me dirijo a vós como assinante da nossa querida Revista. Tanta coisa poderia ser dita sobre essas folhas impressas que cheiram a sal, mas tudo que dissesse ficaria muito aquém da realidade.

"Quando comecei a ler a Revista, há cerca de dois anos, estranhava o modo carinhoso como todos os marinheiros, velhos e novos, bem como alguns civis, se referiam a ela. Pois agora também eu aguardo com ansiedade a chegada do meu exemplar para poder viver um pouco da alegria da vida que espero poder vir a ter".

N. R. — Quanto aos versos que mandou ficam para apreciação da Comissão de Redacção. Repetimos, no entanto, que temos excesso de colaboração desse género e isso torna difícil a selecção.

Do ex-mar. C n.º 799/73, José Luís das Neves Soares, de Arganil, uma carta de que transcrevemos:

"(...) Não quero, no entanto, deixar passar esta oportunidade sem endereçar a toda a equipa da nossa Revista as minhas sinceras felicitações pela magnífica orientação que lhe vêm dando, nomeadamente na escolha dos assuntos versados. Pode dizer-se que ao virar de cada folha, se descobre sempre um motivo de interesse e de revivência daquilo que foi, em certa medida, a vida de todos nós (aqueles que, como eu, já deixaram a *Briosa*).

"(...) Não fui, na verdadeira acepção da palavra, um marinheiro. O sonho de navegar não passou de uma quimera! Apesar disso, penso que não tenho motivo de que me queixar porque fui compensado, até certo ponto, fazendo uma comissão de 18 meses na linda e acolhedora ilha do Faial, Açores. Ali me foi dado aprender algo de válido: o que é, na verdade, a realidade açoreana e o seu povo. (...).

"Deixei lá muitas amizades e, por isso mesmo, os Açores e muito particularmente a ilha do Faial, têm para mim um lugar muito especial. "Antes de terminar, sr. Director, permita-me enviar um grande abraço de amizade a todos os meus *filhos da escola,* e ainda para todos os elementos da Estação Radionaval da Horta. (...)".

Do coronel Gama, de Coimbra, uma carta com amáveis referências à "Revista da Armada", em especial a alguns artigos publicados no n.º 75.

N. R. — Agradecemos sinceramente a sua carta e muito gostámos de saber que há camaradas do Exército que lêem e apreciam a nossa Revista.
Apreciámos e compreendemos os pontos de vista expostos na sua carta, que consideramos um desabafo entre camaradas.

Do dr. Paulo de Passos Figueira, ex-marinheiro, de Valbom — Gondomar, uma carta em que manifesta o desejo de colaborar na Revista, nomeadamente na secção *Ciências, Artes e Letras.*

N. R. — A sua colaboração será benvinda e desde já os nossos agradecimentos. Quanto ao tratamento de amigo, *que usa connosco, pode crer que é correspondido. Ou não fôssemos todos nós da família da Armada ...*

De Adriano Barbosa Resende, Rua da Restauração, 114-1.º — Estarreja, uma carta pedindo que se torne público que ele, "O Estarreja", sugere que os ex-componentes da Companhia n.º 5 de Fuzileiros que serviu em Angola de 1964 a 67, organizem o seu primeiro convívio. Para esse fim, devem os interessados contactá-lo na morada indicada.

EXEMPLARES DO N.º 1 DA REVISTA

Muitos leitores da nossa Revista têm manifestado terem as suas colecções incompletas, por falta do exemplar n.º 1, que se encontra esgotado conforme temos anunciado em vários números.

Com a finalidade de podermos atender alguns daqueles leitores, pedimos aos comandos e direcções de unidades e serviços e aos leitores que, porventura, possuam algum exemplar a mais daquele número, que não lhe seja necessário, o favor de o enviar para a Secretaria da "Revista da Armada".

A propósito, informamos o jovem leitor Afonso Ribeiro, do Laranjeiro, para contactar com o 1.º-ten. SE António dos Santos Coentro, na Escola de Fuzileiros, em Vale de Zebro, o qual dispõe de um exemplar do n.º 1, que lhe cederá.

ALUNOS MARINHEIROS DE 1947

A fim de poderem efectuar a sua primeira confraternização depois da saída da Escola de Alunos Marinheiros, solicita-nos António Domingos Vicêncio, Rua da Murta, 23 — Alfeite, para informarmos todos os ex-alunos marinheiros do alistamento de 1947 para indicarem os respectivos endereços para a morada indicada.

RECRUTAMENTO DA ARMADA DE 1947

Pede-nos a Direcção Permanente e a Comissão Organizadora do alistamento em epígrafe, para dar conhecimento aos respectivos "filhos da escola" que, na reunião que teve lugar no dia 21 de Janeiro passado, foram aprovadas as contas do almoço e piquenique de 1977 e tratado o assunto da distribuição de medalhas já feitas, do almoço e do piquenique do ano corrente e cunhagem de uma medalha de prata comemorativa do 30.º aniversário do alistamento.

Ficou assente a data de 7 de Maio próximo para a realização do almoço, o que será confirmado em circular, bem como o local. Nesse almoço serão feitas as inscrições para aquisição da medalha de prata (haverá um adiantamento). A quantidade de medalhas a cunhar será exactamente a do número de inscrições, sem possibilidade de o aumentar visto os cunhos serem destruídos a seguir.

N.R. — Agradecidos pelo abraço e pelos votos de felicidade para a Revista.

A Marinha espanhola

Cavalgando o Atlântico e o Mediterrâneo, bem colocada para controlar o estreito de Gibraltar, a Península Ibérica ocupa uma posição privilegiada na extremidade ocidental do continente europeu. A Espanha tem nela um lugar preponderante e cobre, com os seus prolongamentos insulares, perto de 5000 km das rotas marítimas do tráfego comercial europeu. Face a qualquer perturbação que desabasse sobre a Europa e atingisse os Pirinéus, a Espanha talvez pudesse, mesmo na era dos mísseis e tropas aerotransportadas, graças ao seu relevo montanhoso e ao real patriotismo dos seus habitantes, constituir o último bastião de defesa da Europa.

Esta situação explica, por um lado, o interesse que os Estados Unidos têm pela Espanha (ajuda económica e militar prevista pelo acordo de 1953, renovado em Janeiro de 1976) e, pelo outro, o desenvolvimento substancial que o Governo espanhol entende que deve dar à sua Marinha, tendo em conta as respectivas missões. Equipada, durante muito tempo, com navios antigos, a Marinha espanhola está em vias de se reforçar e renovar através de um programa de novas construções em curso e acordos concluídos com a Marinha dos Estados Unidos para a cedência de navios.

A Marinha espanhola tem por missão:

—*Proteger as linhas de comunicação marítimas entre a Espanha continental, os arquipélagos e os territórios do ultramar;*
—*Assegurar a defesa costeira dos territórios espanhóis;*
—*Proteger o tráfego nacional que passa pelo estreito de Gibraltar.*

ORGANIZAÇÃO

À testa da Marinha e exercendo funções a nível político, está o ministro. O comando operacional propriamente dito é exercido pelo chefe do Estado Maior.

O chefe do Estado Maior é assistido por um subchefe. O comando da esquadra está confiado a um vice-almirante responsável, em tempo de guerra, pela condução de todas as operações das forças navais.

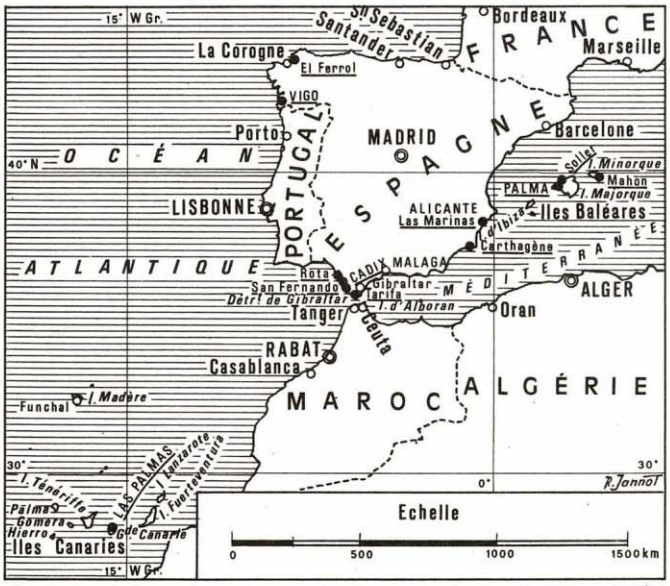
A organização regional prevê três comandos marítimos: Comando Norte, com sede no Ferrol; Comando do Mediterrâneo, com sede em Cartagena e Comando Sul (do estreito), com sede em Cádis.

Em Las Palmas está implantado um comando autónomo que cobre as ilhas Canárias.

COMPOSIÇÃO DA ESQUADRA E RESPECTIVO DESDOBRAMENTO

A esquadra espanhola totaliza perto de 180 000 toneladas de navios das quais 45 000 se referem a unidades logísticas.

Compreende:



—*Um porta-helicópteros, o "Dedalo", ex-"Cabot" dos USA, entregue em 1967 e modernizado ultimamente por forma a receber aviões de descolagem vertical "Matador" (o "Harrier" americano);*
—*Cinco fragatas lança-mísseis classe "Baleares";*
—*Uns quinze escoltas e avisos antigos;*
—*Uns trinta draga-minas;*
—*Cinco patrulhas modernos;*
—*Três vedetas torpedeiras;*
—*Um L.S.D.;*
—*Uns trinta navios de desembarque de diversos tipos;*
—*Vários navios auxiliares dos quais 4 navios hidrográficos de construção recente.*

Estão actualmente em construção ou encomendados nos estaleiros Bazan do Ferrol, cinco escoltas costeiros de 1500 toneladas, do tipo das nossas corvetas da classe "João Coutinho". Três outras unidades deste tipo estão em acabamento ou em experiência, bem como sete patrulhas. Por outro lado, foram encomendados em Maio de 1975 dois submarinos de 1200 toneladas do tipo francês "Agosta" e que estão em construção nos estaleiros Bazan de Cartagena.

Por fim, a Marinha espanhola pensa adquirir nos próximos anos um porta-aviões.

A AVIAÇÃO NAVAL

A Marinha espanhola possue uma aviação naval composta especialmente de helicópteros com base em Rota. As suas missões compreendem a luta A/S, ataque, vigilância costeira, treino, ligações e transportes. Para tanto, dispõe de 20 "Agusta Bell", 17 "Sikorsky S.H. 3D", 13 "Hugues 369HM" e 6 "Huey Cobra A.H.I.G.". A estes helicópteros convém juntar os 7 aviões de descolagem

"Destroyer" *Jorge Juan* (ex-americano tipo *Flecher*).

Patrulha *Lazaga*.

vertical "Matador", recentemente adquiridos aos Estados Unidos e embarcados no "Dedalo". Além disso, a força aérea espanhola põe à disposição da Marinha um grupo de luta anti-submarina, o esquadrão 221, baseado em Jerez de la Frontera e composto de "Albatros" e de "P3A Orion".

FUZILEIROS NAVAIS

A infantaria de Marinha, parte integrante da Marinha, tem uma força de 6000 homens, dos quais, 500 são oficiais.
Compreende:

—*Forças de desembarque (Tercio de Armada) estacionadas em San Fernando (Cádis) e treinadas para intervenção imediata;*
—*Três "tercios" encarregados da defesa estática e segurança das bases;*
—*Várias unidades encarregadas do serviço interno a bordo.*

PESSOAL

Os efectivos da Marinha espanhola são da ordem dos 46 000 homens, dos quais 3700 são oficiais de diversas classes e 8000 são oficiais de marinha. O recrutamento é de qualidade excelente e não parece que a Marinha tenha dificuldades em prover as diversas especializações para as quais dispõe de centros de formação muito bem equipados.
O nível dos oficiais é equivalente ao das marinhas ocidentais mas a idade média é mais elevada. Têm a noção da sua grande consciência profissional, da sua competência e do seu orgulho em servir uma organização cujo passado é cheio de prestígio.

INFRA-ESTRUTURA

A Marinha espanhola dispõe das seguintes bases:

—*O Ferrol, sobre o Atlântico, base nomeadamente de "destroyers" e de fragatas lança-mísseis, sede de um importante arsenal e instalações de apoio logístico;*
—*Cádis, ainda na frente Atlântica, é a base de maior importância estratégica com o seu anexo de instalações americanas de Rota. Esta base é a sede do comando operacional da infantaria de Marinha e do centro de instrução naval de San Fernando;*
—*Cartagena, no Mediterrâneo, base dos submarinos e sede de arsenais;*
—*Outros pontos de apoio como Marin, Vigo, Tarifa, Soller, Palma, Mahon e Las Palmas.*

Em cada uma das três bases principais, encontram-se os arsenais Bazan, sociedade nacionalizada a quem foi confiada a instalação de arsenais e que tem o monopólio das construções navais militares e das reparações dos navios da Marinha de Guerra.

CONCLUSÃO

Depois de um período difícil em que, por falta de meios, mal conseguia cobrir todas as missões, a Marinha espanhola renasceu. Os diversos programas de desenvolvimento que estão em marcha de há uma quinzena de anos a esta parte deram-lhe uma capacidade operacional susceptível de levar à zona do Mediterrâneo uma contribuição nada desprezível; e isso graças ao valor e à vontade tanto dos seus chefes como do conjunto do seu pessoal.

(Extraído do "Cols Bleus" n.º 1469, de Abril de 1977, em tradução livre do cap.-m.-g. O. Lemos)

Conversa entre Marinheiros

Conduzida pelo c/alm. M. do Vale.
Intervenientes: "Revista da Armada" (R.A.),
1.º-sarg. FZ Henrique Madail (H.M.)
e cap.-ten. Guilherme Allen (G.A.).

A nossa última conversa foi com um ex-campeão de vela, um desporto muito ligado a nós como marinheiros; a de hoje, é com dois actuais campeões de tiro, outro desporto também muito ligado a nós, agora como militares.
O sargento Madail vai em primeiro lugar porque... é realmente o primeiro da Armada, no tiro.

Chama-se Henrique António Marques Madail, tem 35 anos de idade, é primeiro-sargento fuzileiro e nasceu em Lisboa, na freguesia da Ajuda.
Criado aos baldões da sorte, assentou praça na Armada, como voluntário, em 1960.
Fez a recruta e o ITE de fuzileiro (por sinal o primeiro curso desta especialidade) em Vila Franca de Xira.
Concluído o curso, destacou para a Escola de Fuzileiros, onde foi promovido a marinheiro.
Fez duas comissões no Ultramar, uma em Angola e outra em Moçambique, respectivamente nas 4.ª e 5.ª Companhias de Fuzileiros. Em Angola foi promovido a cabo e depois de regressar a Lisboa, fez o curso do 2.º grau e foi promovido a segundo-sargento.

R.A. — O sargento Madail tem portanto uma vida normal de Marinha, ou melhor, de fuzileiro.

H.M. — É verdade, e devo dizer que dela só guardo boas recordações. Aliás, tenho por norma esquecer as coisas más... Quer crer que, hoje, até de um fortíssimo ataque de guerrilheiros que sofri no Lago Niassa, tenho saudades?! E isto, exactamente por guardar apenas o lado bom das coisas.

R.A. — A verdade é que eu quero apresentá-lo aos leitores como um bom atirador...

H.M. — Pois então, para não tornar esta conversa muito longa, vou tentar resumir a minha carreira desportiva.

"Foi em 1972 que, entusiasmado por um camarada, comecei a actuar em competições de tiro, com os seguintes resultados, especialmente na modalidade de pistola:

"7.º lugar no Campeonato da Armada, 6.º no das Forças Armadas, 3.º no Campeonato de Portugal e vencedor da Taça Ministério da Marinha (espingarda a 200 metros)".

"1973 — 2.º lugar no Campeonato da Armada, 1.º em precisão no Campeonato das Forças Armadas, 2.º na Taça Ministério da Marinha (espingarda a 200 m), 3.º classificado na Taça Defesa Nacional e 4.º no Campeonato de Portugal, o que me valeu a classificação de 'mestre atirador'. Neste mesmo ano fui internacional pelas Forças Armadas, actuando na Suécia onde fiz razoável figura".

"Queria desde já frisar que é muito difícil competir com atiradores doutros países, que dispõem de melhores infraestruturas e apoios".

"1974 — 1.º classificado no Campeonato da Armada; vencedor da Taça Chefe do Estado Maior da Armada (espingarda a 200 m), e também da Taça Defesa Nacional; 1.º lugar no Campeonato Distrital de Grosso Calibre (569 pontos — campeão regional não homologado) e 5.º classificado no Campeonato Nacional (556 pontos). Fiz parte da selecção nacional em França, ficando a nossa equipa a meio da tabela classificativa".

"1975 — 1.º lugar no Campeonato da Armada; 2.º em duelo e 3.º em precisão militar no Campeonato das Forças Armadas e vencedor do Campeonato de Portugal, co-recorde, 568 pontos, 'mestre atirador'.

"1976 — 1.º classificado no Campeonato da Armada; 1.º em precisão, 2.º em duelo e 3.º em velocidade no Campeonato das Forças Armadas; 2.º lugar no Campeonato de Portugal, com 560 pontos (nesta prova o primeiro subchefe da P.S.P. André Antunes bateu o recorde nacional de 568, estabelecido há mais de dez anos, com a marca de 573 pontos, o que é considerado uma verdadeira proeza); vencedor da Taça Defesa Nacional; vencedor também das taças Federação Portuguesa de Tiro e Inspecção de Educação Física das Forças Armadas; 1.º classificado no Campeonato de Portugal, em calibre reduzido, pistola 'standard'; 1.º lugar em velocidade (mais uma vez 'mestre atirador'), e 1.º e 2.º no Campeonato Distrital, 2.as categorias, em velocidade e precisão".

"Neste ano, concorri ainda a várias taças das quais ganhei uma e noutra fiquei em 2.º".

"1977 — 1.os lugares nos campeonatos da Armada e das Forças Armadas UIT e 3.º em velocidade militar; 1.º classificado em velocidade olímpica no Dia Olímpico. Nas provas de selecção para a Roménia, em pequeno e grosso calibre, fui seleccionado em grosso calibre com 571 pontos, tendo estabelecido, por três vezes sucessivas, novos recordes com 577, 579 e 583 pontos".

É esta a minha carreira desportiva no tiro, a qual me dá direito a usar na farda a única medalha desportiva que pode ser usada, a de 'mestre atirador'.

"Devo dizer sinceramente que tenho complexos por usufruir de certas regalias em relação aos meus camaradas, para poder treinar e tomar parte nas provas mas, de algum modo, sinto que estou a trabalhar para prestígio da Armada e isso dá-me forças para prosseguir..."

R.A. — E quanto a projectos futuros?

H.M. — Quero continuar a trabalhar neste ramo de actividade para conseguir melhor, mas não quero que daí resultem prejuízos para a minha carreira profissional...

Para completar esta conversa, entendemos conveniente ouvir também um oficial muito dedicado a esta modalidade desportiva.

Trata-se do capitão-tenente Guilherme Eduardo Trigo Allen, 34 anos de idade, casado, natural de Lisboa, freguesia de Santa Engrácia (antiga Monte Pedral).

Fez uma comissão em Moçambique de 1967 a 1968, no Destacamento n.º 9 de Fuzileiros, e outra em Angola de 1974 a 1975, como oficial de guarnição da fragata "Comandante Sacadura Cabral".

Dezasseis anos de vida inteiramente dedicada à Armada — quatro como fuzileiro e o resto do tempo quase sempre embarcado.

R.A. — Gostou mais de estar nos "fuzos" ou na Marinha?

G.A. — É muito difícil responder a essa pergunta... A vida de fuzileiro foi dura, com dois anos no mato, mas havia uma camaradagem entre oficiais, sargentos e praças ainda superior à que existe nos navios. Talvez pelo perigo que corríamos juntos, talvez pelo ambiente de guerra em que vivíamos... Nos navios pequenos ainda se consegue uma camaradagem semelhante, mas nos navios maiores as pessoas quase se não conhecem.

"No entanto, quero afirmar que quando vim para a Armada foi por gostar das viagens, do mar..."

R.A. — Então porque foi para fuzileiro?

G.A. — Porque me mandaram. Na altura, poucos eram os oficiais da Reserva Naval em serviço nos fuzileiros e tínhamos que ser nós, os dos Quadros Permanentes, a preencher os lugares, quer nos destacamentos, quer nas companhias.

R.A. — Vamos agora falar de tiro...

G.A. — Presentemente, a Armada conta com um conjunto de razoáveis atiradores de pistola e atribuo o facto a haver vários elementos da Armada que tiveram oportunidade de lidar com armas de fogo, em especial nos fuzileiros. Tomaram-lhe o gosto...

"Por mim, comecei realmente nos 'fuzos', e foi lá que descobri que tinha algumas qualidades para a modalidade".

Os três representantes da Armada — comandantes Allen e Neto e sargento Madail, da esquerda para a direita — na equipa que disputou o CISM nos E.U.A.

"Em 1972, tive conhecimento que a Direcção do Serviço de Educação Física tinha adquirido algumas armas para tiro de competição e tentava fomentar o desenvolvimento do tiro da Armada".

"Comecei os meus treinos, e tomei parte no Campeonato de Portugal e no da Armada, em 1973 e 1974".

"Em 1975 estive em Angola, e em 1976 retomei as minhas actividades de competição".

"Tenho melhorado bastante e corrigido os meus defeitos, por mim próprio, ao contrário do que sucede noutros países em que são instrutores competentes que descobrem os defeitos dos atiradores e os corrigem".

"Os meus melhores resultados foram os do ano passado (1977); 2.º lugar no Campeonato das Forças Armadas (empatado com o sargento Madail!). Claro que no desempate fui presenteado por ele com três séries de 50 pontos (máximo possível em 5 tiros)..."

"Nesta prova, os atiradores da Armada conquistaram os 1.º, 2.º, 3.º, 5.º e 6.º lugares, entre 25 concorrentes".

"Estes cincos atiradores da Armada, com mais cinco dos outros ramos das Forças Armadas, foram pré-seleccionados para o CISM (Comité International de Sport Militaire) e destes dez fomos seleccionados cinco (3 da Armada — eu próprio, o cap.-ten. EM Ferreira Neto e o sargento Madail), o major Mendes do Exército e o 1.º subchefe da P.S.P. André Antunes".

"Esta equipa disputou provas militares nos Estados Unidos da América, obtendo classificações que se situaram a meio da tabela. Individualmente ganhou a Suécia e por equipas a Finlândia, a Suíça e os E.U.A.".

"Ali é que vimos bem as dificuldades que temos em chegar aos primeiros lugares!"

R.A. — E porquê?

G.A. — Em primeiro lugar, porque eles, como militares, só fazem tiro, treinando continuadamente; depois, porque têm bons treinadores e, principalmente, porque usam armas e munições especiais. Cada atirador tem maior dotação anual de munições que toda a nossa equipa junta! As munições são carregadas especialmente, conforme as provas a disputar, etc., etc.

R.A. — Quais são as qualidades básicas para ser um bom atirador?

G.A. — Primeiramente gostar do tiro e depois ter paciência para os treinos. Lembre-se que se perdem (ou ganham?) muitos fins de semana...

R.A. — E quanto a qualidades naturais?

G.A. — A calma, o bom estado físico geral e... sobretudo o querer. Qualquer indivíduo normal pode ser um bom atirador desde que seja convenientemente treinado e tenha vontade de o ser. Não é preciso, como alguns pensam, ser um predestinado.

R.A. — Limitações à vida de rotina?

G.A. — Não se deve fumar demasiado, beber muito, perder noites... e isto no tiro como em qualquer outro desporto. Não há, no entanto, necessidade de levar vida de monge...

"Claro que muitas vezes a nossa vida profissional não permite o treino e o modo de vida mais conveniente. Por exemplo: nas mencionadas provas de pré-selecção do CISM, eu tinha de vir do Porto, onde estava embarcado, chegar a Lisboa alta noite, fazer os treinos logo de manhã e ir apanhar o comboio novamente para o Porto. Claro que assim, é difícil..."

"Tudo o que tenho dito, refere-se a tiro de pistola. Quanto a tiro de espingarda, gostaria de acentuar que a Armada não tem aparecido em provas dessa modalidade, embora disponha, potencialmente, de bons atiradores, sobretudo nos fuzileiros. O que sucede é que não temos uma carreira de tiro onde possamos treinar. É lamentável, mas é assim..."

"Para finalizar, gostaria de frisar que, se a Armada quer ter bons atiradores para competições, deverá começar a fazer a divulgação do tiro desportivo, ao nível de cadetes e grumetes, pois é nessa idade que se deve começar e se revelam os bons atiradores".

Filatelia

Há precisamente seis anos, apareceu nesta Revista, depois de uma sugestão nesse sentido enviada à Redacção por um dos seus leitores, o nosso primeiro apontamento sobre filatelia, acompanhado de uma pequena nota, na qual dizíamos que, em caso de aceitação, outros se seguiriam.

Jamais pensámos que esse nosso desejo de colaborar, embora modestamente, "nesta que era, é e será sempre a nossa Revista", se prolongasse por muito tempo, não apenas por abordarmos um assunto que ainda hoje muitos não procuram compreender, mas sobretudo por julgarmos — tal como hoje — que outros marinheiros com mais experiência e mais conhecimentos sobre esta extraordinária maneira de ocupar os tempos livres recordando e aprendendo, a isso se dispusessem. A verdade é que nos enganámos redondamente e, mês a mês, passados seis anos aqui continuamos.

Despercebidos? Incompreendidos? Temos muitas razões para pensar que não, razões que foram reforçadas depois de tomar conhecimento do resultado do curioso e interessante inquérito levado a efeito pela Redacção, que nos disse, termos leitores que não dispensam esta página.

Assim sendo, e mau grado nos encontrarmos hoje afastados da Armada, vamos prosseguir com o entusiasmo do primeiro instante, procurando, dentro do possível, corresponder à simpatia e às amizades que muito estimamos e prezamos.

SELOS PORTUGUESES PARA 1978

Já lá vão uns meses sobre a altura em que os CTT deram a conhecer o plano de emissões de selos estabelecido para o corrente ano, tendo nessa data informado que, posteriormente, seriam dadas indicações complementares sobre datas do início de circulação e o número de selos que cada série comportaria, e ainda a propósito de outras peças filatélicas, nomeadamente blocos e inteiros postais.

Porque continuamos a aguardar estas informações e não queremos protelar por mais tempo o que sobre esse plano já é conhecido, vamos hoje falar dele.

A primeira série a entrar em circulação — o que deve ter acontecido em 13 de Fevereiro — é a que foi anunciada para o passado ano, "Instrumentos de Trabalho", com cinco selos nesta primeira fase, dos quais nos ocuparemos no próximo mês. Três serão do tema "Centenários" — 4.º da morte de Pedro Nunes, 1.º do Museu dos CTT e 25 séculos da fundação da cidade de Chaves.

Do ciclo "Recursos Naturais" serão postas a circular duas séries, uma dedicada ao "Solo" e a outra a "Pescas".

Serão também assinalados os 25 anos da Convenção Europeia dos Direitos do Homem e os também 25 anos dos Transportes Aéreos Portugueses — TAP.

Surgirão ainda, além da tradicional série "Europa" que este ano se ocupará de monumentos, uma dedicada à "Segurança Rodoviária" e uma outra ao tema "Desportos para Todos".

Ficará reservada uma outra para assinalar qualquer acontecimento que mereça ser registado filatelicamente, o que perfaz um total de doze séries, número que consideramos absolutamente certo.

Também numa apreciação muito pessoal, entendemos que o aspecto formativo e informativo dos assuntos que vão ser tratados, merecem ser sublinhados, ainda que no campo evocativo nos pareça que outros acontecimentos deviam ter sido considerados. Referimo-nos concretamente aos selos alusivos ao Natal que, é desejo generalizado entre os filatelistas, se devem fixar definitivamente no plano anual das emissões postais portuguesas e, ainda, à passagem do centenário do nascimento de Afonso Lopes Vieira, grande poeta e humanista, nascido em Leiria há cem anos, que se completaram há poucos dias.

Bem sabemos que num país como o nosso, riquíssimo de acontecimentos e personalidades que se fixaram para sempre na História, não é possível perpetuar filatelicamente todos esses acontecimentos e figuras mas, dado que os homens que se imortalizaram nas letras não têm sido recordados com aquela frequência que se impunha, em nosso entender, Afonso Lopes Vieira é um dos que não devia ter sido esquecido.

Certamente que outros comentários nos sugere o anunciado plano de selos para 1978, contudo vamos deixá-los para nova oportunidade.

MAXIFILIA

A maxifilia é um dos ramos mais interessantes e vistosos da filatelia. Ocupa-se de postais máximos, peças filatélicas de inegável interesse e valor, que têm a grande vantagem de poderem ser realizadas pelos próprios coleccionadores, bastando para isso que estes consigam encontrar a maior concordância possível entre os três elementos que os constituem: o selo, o postal ilustrado e o carimbo que obliterará esse selo. Assim, a partir do motivo que ilustra

um selo, procura-se um bilhete postal ilustrado que mostre esse motivo, no qual será colado o respectivo selo que, seguidamente, deve ser obliterado com um carimbo que apresente o mesmo motivo — concordância total — ou, na falta deste último, pelo usualmente utilizado na localidade com que o motivo esteja, de qualquer modo, relacionado.

Estes são os autênticos postais máximos, peças muito apreciadas, em que os três elementos fundamentais são evidentes e concordantes.

Como se conclui, é fácil, embora impossível de realizar com todos os selos, até porque a reprodução de selos em postais, é rigorosamente proibida.

Vem isto a propósito dos selos da série alusiva à PORTUCALE 77 que, como se recordam, têm como motivos barcos da costa portuguesa e se prestam de forma excepcional para a confecção de postais máximos, já que, como também se sabe, esses motivos foram inspirados em modelos existentes no Museu de Marinha, onde estão à venda — passe a publicidade — postais ilustrados com os barcos apresentados nos selos.

Certamente que, aos coleccionadores mais experientes, esta ideia já ocorreu, mas a muitos outros aqui deixamos uma sugestão que pode, quem sabe, ser mais um polo de atracção para as suas actividades filatélicas.

Na verdade, se temos selos e postais ilustrados como no caso presente, o problema dos carimbos é de fácil solução nas localidades onde esses barcos são mais tradicionais, directamente ou mesmo através dos chefes dessas estações postais que não recusarão, certamente, colaborar com os nossos desejos.

A MAXIFILIA é realmente um ramo aliciante e de muito interesse da filatelia que não é tão difícil de concretizar, como por vezes se pensa.

G. Brandão
2.º-ten. SG

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Dando seguimento a números anteriores, publicamos hoje mais algumas curiosas mensagens ...

27 — Os dois draga-minas eram considerados navios gémeos: a sua construção foi iniciada simultaneamente, foram lançados à água no mesmo dia e numa cerimónia conjunta, e a primeira missão operacional fora-lhes atribuída precisamente ma mesma data.

Entre os dois navios existia uma rivalidade constante, o que tornava ainda mais difícil a distinção entre eles: cada um procurava sempre, em tudo, superar o outro.

Estavam os dois draga-minas empenhados numa operação de rocega, e um deles bateu numa mina acústica que, explodindo violentamente, atirou o navio para o fundo; enquanto se afundava, e mantendo o mesmo espírito de sempre, ainda conseguiu transmitir para o navio gémeo, num desafio, a seguinte mensagem:

= SEMPRE O PRIMEIRO =

28 — Um comboio de navios mercantes que atravessava o Atlântico, durante a guerra, era protegido por uma escolta de navios de guerra. A certa altura deu-se um ataque por um submarino inimigo que provocou uma vítima: precisamente o navio do comandante da escolta, que recebeu um torpedo ligeiramente abaixo da linha de água (no baixo-ventre, quase poderíamos dizer).

O acontecimento foi comunicado para as autoridades navais em terra, e o comandante Naval da Área — um velho amigo do comandante do navio torpedeado — teve então oportunidade de mostrar-lhe a sua compreensão pelo sucedido e ao mesmo tempo apresentar-lhe uma prova de camaradagem naquele momento de azar, enviando-lhe uma mensagem numa linguagem figurada:

= ESPERO QUE ESTAS MINHAS
CONGRATULAÇÕES COMPENSEM
ESSA PALMADA NA BARRIGA COM
ESSE MALDITO PEIXE MOLHADO =

A mensagem de resposta do velho amigo seguiu o mesmo figurino literário.

= AGRADECIDO. NA MINHA IDADE
OS PONTAPÉS ABAIXO DA CINTURA
TÊM POUCA IMPORTÂNCIA =

29 — Devido à beleza das suas linhas, a fragata portuguesa "Pero Escobar" era conhecida, em toda a Corporação, por "Gina" — o nome da actriz de cinema italiana Gina Lollobrigida. De facto, aquele tratamento familiar estava tão generalizado que apenas nos documentos oficiais, quase pode dizer-se, aparecia o seu verdadeiro nome.

Uma outra fragata portuguesa entrava a barra, depois de cumprido um cruzeiro de patrulha na costa, e para

"deitar contas à vida" interessou-se por conhecer o andamento dos fabricos em que se encontrava a "Pero Escobar", uma vez que ela haveria também de participar no mesmo tipo de missão.
A mensagem, dirigida ao comandante da Base, foi redigida nestes termos:

= SOLICITO INFORMAR SE TEM NOVIDADES DA GINA =

Antes duma resposta definitiva, o comandante da Base pretendeu ser melhor esclarecido; por isso, mandou transmitir:

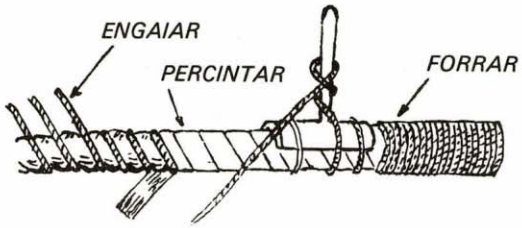
= PEÇO ESCLAREÇA SE ESSA TAL GINA TEM PERNAS OU HÉLICES =

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

Terminologia Naval

FORRAR-SE — Cobrir-se ou toldar-se o céu, de nuvens.

FORRAR UM CABO — Cobrir um cabo com uma camada de voltas redondas de fio de palomba, merlim ou mealhar; este trabalho de arte de marinheiro é antecedido por outros três: engaiar, precintar e trincafiar.



FORROS DO NAVIO — Revestimento da ossada do navio para o tornar estanque, consolidar, impermeabilizar e fazer habitável; compreendem o forro exterior, o forro interior, o forro do fundo e os forros dos pavimentos.

FORTUNA DE MAR — Acidentes de mar a que estão sujeitos o navio e a sua carga devidos à violência dos elementos e que se encontram cobertos pelo seguro marítimo.

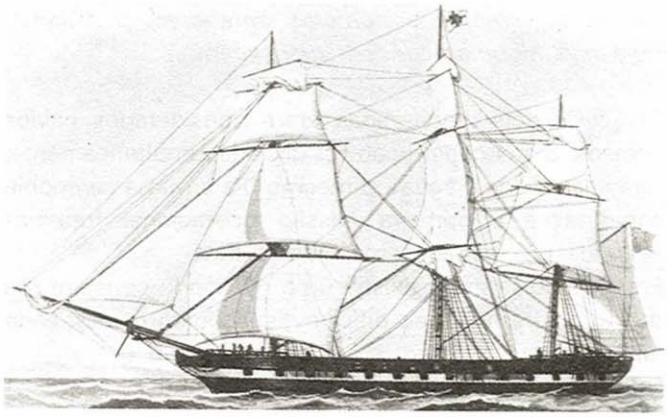
FOSFORESCÊNCIA — Termo erroneamente generalizado para significar "ardência", fenómeno observado nas águas do mar, principalmente nas regiões tropicais, que apresentam apreciável luminosidade, devido à presença de certos microrganismos que lhes conferem esta característica.

FOZ — Parte terminal de um curso de água quando entra no mar, noutro rio ou num lago, compreendendo o espaço entre as duas margens. Boca, embocadura.

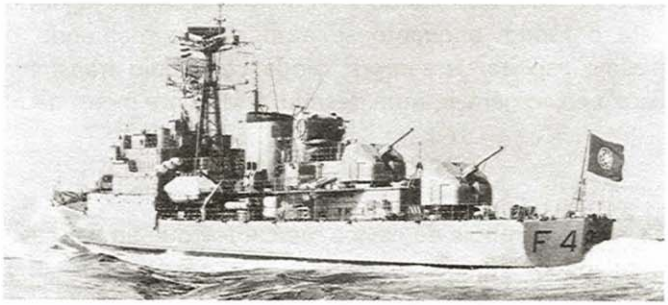
FRACO DE BORDA — Diz-se do navio ou embarcação que adorna facilmente para qualquer dos bordos.

FRADE — Haste de madeira colocada por ante a ré dos mastros e paralelamente a estes que serve de guia à boca de lobo da carangueja. Espécie de mastro curto e forte que serve de suporte a um pau de carga montado verticalmente nas proximidades de uma escotilha de carga para efeitos de movimentação de material pesado nas operações de carga e descarga.

FRAGATA — Antigo navio de guerra de três mastros, armando pano redondo, menor que a nau e com menos artilharia, mas mais ligeiro que esta. Actualmente a fragata é um navio de 1500 a 5000 toneladas de deslocamento, com forte armamento antiaéreo e anti-submarino, utilizado em serviço de escolta e de patrulha anti-submarina.



Fragata antiga de 818 ton.



Fragata actual de 2230 ton.

FRAINEL — Botão provisório feito com um fio de carreta ou mealhar, dado em objectos que se destinam a ser içados para o alto da mastreação.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Desporto

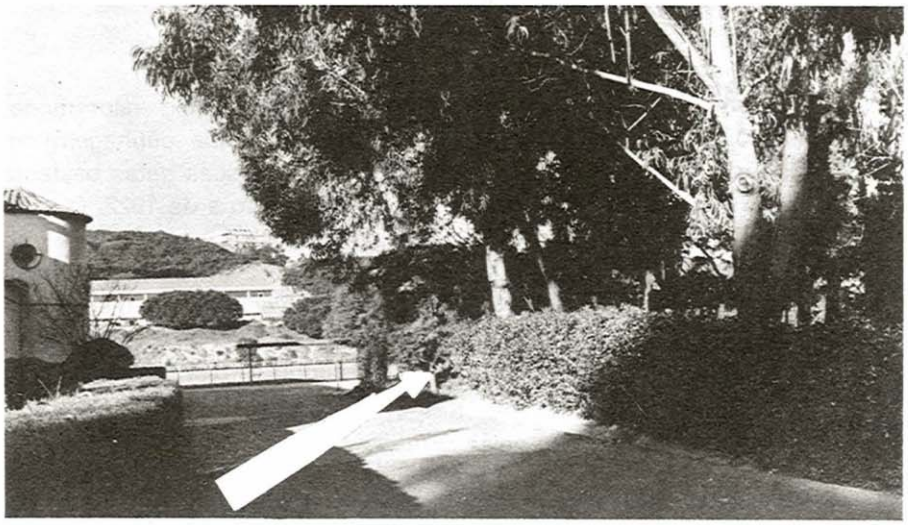
"OLIMPIADA" DOS NAVIOS DA NATO

Acerca da participação de equipas da fragata "Almirante Gago Coutinho" nas provas desportivas levadas a cabo em 8 de Agosto passado, em Inglaterra, entre formações dos navios da STANAFORLANT, denominada Standing Naval Force Atlantic Olympiad, recebemos um recorte do jornal inglês "Soundings", de 18 daquele mês, de que traduzimos os seguintes extractos:

"(...) Jogando com uma força verdadeiramente olímpica, e evidenciando perícia em dois desportos desconhecidos da maior parte dos americanos, os homens do HMS "Ambuscade" venceram os do USS "Byrd" por 7–1, em hóquei em campo, e uma fogosa equipa de habilidosos chutadores do NRP "Gago Coutinho" ganhou a final de oficiais, batendo o "Ambuscade" por 1–0. "(...) Apesar dos esforços do tenente Craddock, um oficial gigante e barbudo que esteve na baliza durante o jogo de futebol de salão, e que defendeu muitos tiros dos chutadores da "Gago", os portugueses mantiveram a pressão e conseguiram, já bastante tarde, a única marca deste jogo.

"Eles são os melhores amigos, observou o *chief* Daniels, *mas durante as provas, a competição é o mais importante.*

"(...) Também a equipa dos sargentos da "Gago Coutinho" venceu o respectivo torneio de futebol de cinco".



Início do Circuito da Saúde, junto do complexo desportivo do CEFA, no Alfeite.

CIRCUITO DA SAÚDE

Começa a ser conhecida a prova pedestre denominada Circuito da Saúde, existente desde há alguns meses na mata do Alfeite.

Para aqueles que não o conhecem apresenta-se aqui uma foto do seu início.

Depois da partida, não há que saber, mesmo que vá sozinho: o caminho está marcado com sinais de tinta vermelha, do lado esquerdo, e branca, do lado direito; e os exercícios que se devem ir fazendo estão referidos em quadrados pregados em árvores, ao longo do percurso.

CURSOS DE APRENDIZAGEM E APERFEIÇOAMENTO DE NATAÇÃO

Continuam a processar-se na piscina do CEFA, no Alfeite, os habituais cursos de aprendizagem e de aperfeiçoamento de natação que permitem a obtenção do nível 1 de adaptação ao meio aquático em 6 a 3 semanas, mediante uma sessão de 35 minutos em cada dia útil.

A admissão aos referidos cursos é feita através de inscrição feita pela unidade respectiva, sendo importante que os alunos não abandonem a frequência do curso sem atingirem o referido nível 1.

Grupo de alunos e instrutores dos cursos de aprendizagem e aperfeiçoamento de natação, na piscina aquecida das instalações desportivas do CEFA, no Alfeite.

TORNEIO DE FUTEBOL DE CINCO

O torneio de futebol de cinco, nos tempos livres, prossegue no Alfeite, com grande adesão de equipas participantes.

Os encontros têm-se realizado das 16.45 às 18.30 horas, nos campos do CEFA, do Bairro de Sargentos e da Esquadrilha de Submarinos.

(Colaboração da D.S.E.F.)

Numismática e Medalhística

MOEDAS PORTUGUESAS DA REPÚBLICA — I

Com este número iniciamos a história simples da moeda nacional corrente que, como todos sabem, leva a denominação oficial de "ESCUDO", subdividida em "CENTAVOS", a partir da proclamação da República em 5 de Outubro de 1910.

Efectivamente, antes desta data existiam os "RÉIS" da monarquia, pelo que, além da denominação oficial, se fixou a equivalência de 1 escudo para cada mil réis. Todavia o povo, durante muito tempo, continuou a contar em "réis", dizendo cinco mil réis quando contava 5 escudos. Hoje já o facto se torna mais raro, muito embora na província, ainda por vezes se ouça falar de cinco mil réis, dez mil réis, vinte mil réis, etc., referindo-se concretamente aos 5$00, 10$00, 20$00, etc.

A alteração do nome, quanto a nós, além de outros, teve também um motivo político, pois tratando-se de uma revolução e circulando a moeda de mão em mão em todas as camadas populacionais, o facto dela inserir a palavra "rei (réis)" poderia incutir nas pessoas um certo saudosismo que, deste modo, habilmente, foi ultrapassado.

Reportando-se somente à moeda metálica, o mais baixo dos valores faciais da nova moeda (escudo), é 1 centavo. Anotamos ainda os outros valores, cujo quadro apresentamos.

Hoje, em moeda corrente, temos já os valores de 100$00 e 250$00, na recente cunhagem comemorativa do "25 de Abril".

1 Centavo/2 Centavos/4 Centavos/5 Centavos/10 Centavos/20 Centavos/50 Centavos/1 Escudo/2,5 Escudos/5 Escudos/10 Escudos/20 Escudos/50 Escudos/ /100 Escudos e 250 Escudos.

Voltando porém aos escudos e centavos cunhados após a proclamação da República, vamos seguidamente descrever os numismas cunhados ao longo destes 68 anos, anotando as modificações que neles se verificaram.

$01 — UM CENTAVO

Este valor que corresponde a um décimo de tostão, insignificante actualmente, cunhou-se até 1922, tendo-se emitido o primeiro centavo em 1917.

Anos de cunhagem: 1917, 1918, 1920, 1921 e 1922.
Metais: Bronze.
Módulo: 19 mm.
Peso legal: 3 gramas.

Esta moeda, de baixo valor monetário, cessou a sua cunhagem em 1922, sendo as suas datas bastante comuns, excepto a de 1922. O valor mercantil é baixo e esta moeda, no mercado, vale aproximadamente 5$00 se estiver mais ou menos boa (MBC). Se estiver impecável, isto é à flor-de-cunho (FDC), poderá valer até 30$00. Quanto à data de 1922, várias histórias têm surgido à sua volta, pois trata-se duma data raríssima e no mercado têm-se pedido valores exorbitantes pela sua transacção. Aliás, moedas de 1922, verdadeiras, não se têm encontrado à venda, e o preço que um dia lemos no "Diário de Notícias", numa reportagem sobre a Feira da Ladra, em Lisboa, foi o de 120 contos. Geralmente, os preçários de moedas não lhe atribuem valor comercial, e limitam-se a pôr RRRR (rara), em vez do preço e por vezes a legenda *não se conhecem valores comerciais.*

Esta cunhagem foi levada a efeito na altura da Grande Guerra, época em que os metais e portanto o bronze, atingiam preços elevados no mercado. Foi mandada recolher, segundo algumas opiniões, após o lançamento em circulação, pois o seu

valor real seria superior ao facial. Portanto, os numismas foram fundidos, tendo escapado alguns, poucos, que ficaram em posse de coleccionadores que não mais se desfizeram deles.

Outra versão diz-nos que a moeda não chegou a circular e foi novamente fundida. Porém, inexplicavelmente, surgiram algumas no mercado que, imediatamente, foram recolhidas por coleccionadores. Contam-se em número de quatro, as moedas de $01 de 1922, conhecidas. Têm aparecido moedas falsas, feitas a partir do centavo de 1920, transformando o zero em 2, e o seu preço oscila pelos 2000$00. Os coleccionadores têm adquirido o exemplar por uma questão de terem a colecção completa. Estes factos são de lamentar, pois muitas vezes os coleccionadores menos experientes são *levados,* comprando por bom o que não presta. Mas estas coisas de falsificação de moedas já vêm desde os tempos mais longínquos, e são difíceis ou, para sermos realistas, impossíveis de evitar.

AFAC

Reportagem

CONFRATERNIZAÇÃO DO CURSO DE ENFERMAGEM DE 1970/73

A fotografia publicada mostra os dezoito antigos alunos do Curso de Enfermagem do ano de 1970/73 que, com familiares, se reuniram num almoço de confraternização, recentemente realizado num restaurante típico da região saloia.

Em harmonia com a ridente juventude dos convivas, o repasto decorreu com o elevado espírito de união e camaradagem que sempre existiu nos três anos do curso, que, aliás, teria merecido o cognome de "Família Unida".

A GUARNIÇÃO (1961) DO AVISO "AFONSO DE ALBUQUERQUE" CONFRATERNIZOU

Na data que assinalou a passagem do 16.º aniversário (18 de Dezembro), em que o aviso de 1.ª classe "Afonso de Albuquerque" travou uma batalha desigual com forças aeronavais da União Indiana por ocasião da ocupação de Goa, algumas dezenas de antigos membros da sua guarnição reuniram-se num almoço de confraternização, que decorreu em ambiente de camaradagem e em que foram lembrados os momentos difíceis então passados, quer nos períodos antes da invasão, quer durante o combate ou ainda no tempo em que estiveram internados em campos de concentração.

Os camaradas já falecidos foram recordados com saudade, pela memória dos quais foram guardados uns momentos de sentido recolhimento.

No intuito de dar continuidade à comemoração da efeméride, foi nomeada uma comissão que orientará a organização do próximo convívio, que está marcado para o dia 17 de Dezembro do ano em curso.

NOVO DIRECTOR-GERAL DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO

No passado dia 27 de Dezembro, em cerimónia realizada no seu gabinete, o chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, empossou no cargo de director-geral, interino, do Instituto Hidrográfico, o contra-almirante Portugal Ribeiro, que recentemente ascendeu ao generalato. Assistiram ao acto os vice-almirantes Garcez de Lencastre e Sousa Leitão, adjuntos do CEMA e do CEMGFA, respectivamente, além de vários oficiais superiores.

O PRESIDENTE DA GUINÉ-BISSAU VISITOU O INSTITUTO HIDROGRÁFICO

No decorrer da visita que fez ao nosso país, em Janeiro findo, o Presidente do Conselho de Estado da Guiné-Bissau, Luís Cabral, esteve, no dia 11, no Instituto Hidrográfico, onde foi recebido pelo chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, que estava acompanhado do ministro da Defesa do Governo português, coronel Firmino Miguel, do adjunto do CEMA, vice-almirante Garcez de Lencastre, e do director-geral daquele organismo da Armada, contra-almirante Portugal Ribeiro, além de outras altas patentes das Forças Armadas.

O presidente guineense foi saudado pelo almirante Souto Cruz, que se referiu à colaboração que o Instituto poderá prestar à novel nação de expressão portuguesa, tendo em conta os trabalhos especializados que ali se executam em vastos ramos da náutica. Dirigindo-se ao presidente Luís Cabral, diria: "Queremos assegurar-lhe que encontrará sempre em nós um espírito de colaboração aberto para uma cada vez maior aproximação destes dois povos irmãos".

Seguiu-se um "briefing", em que o Presidente da Guiné-Bissau assistiu a exposições feitas pelos brigadeiro Costa Álvares, do EMGFA; coronéis Alves de Sá e Vaz Antunes, do Estado-Maior do Exército; capitão-de-fragata Mendes Quinto e major da Força Aérea Filipe Neves, os quais, no final da reunião, fizeram um resumo da mesma aos representantantes dos órgãos da Comunicação Social.

Antes de se retirar, o presidente Luís Cabral percorreu demoradamente as instalações do Instituto, no qual estão, actualmente, a estagiar três guineenses, um cabo-verdiano, um angolano e quatro moçambicanos, num curso de hidrografia e navegação.

MODERNA CARTOGRAFIA NÁUTICA PORTUGUESA, TEMA DE UMA COMUNICAÇÃO NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

O chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, presidiu, no dia 17 de Janeiro último, a uma sessão plenária do Centro de Estudos de Marinha, realizada no Museu de Marinha, e a que assistiram altas entidades da Armada e de organismos científicos e culturais vários, além dos presidente e secretário-geral daquele órgão cultural da Marinha de Guerra, vice-almirante Sarmento Rodrigues e capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota, respectivamente.

Após a abertura da sessão, o comandante Teixeira da Mota fez um comentário ao livro "Descobrimento Secreto da Austrália", recentemente editado em Inglaterra e Austrália, da autoria do historiador deste último país Kenneth Gordon McIntyre, no qual são apresentados numerosos argumentos favoráveis à ideia do pre-descobrimento daquele Continente pelos portugueses. Segundo McIntyre, seria Cristóvão de Mendonça, em viagem efectuada em 1522, que teria descoberto toda a costa oriental e parte da costa meridional australiana.

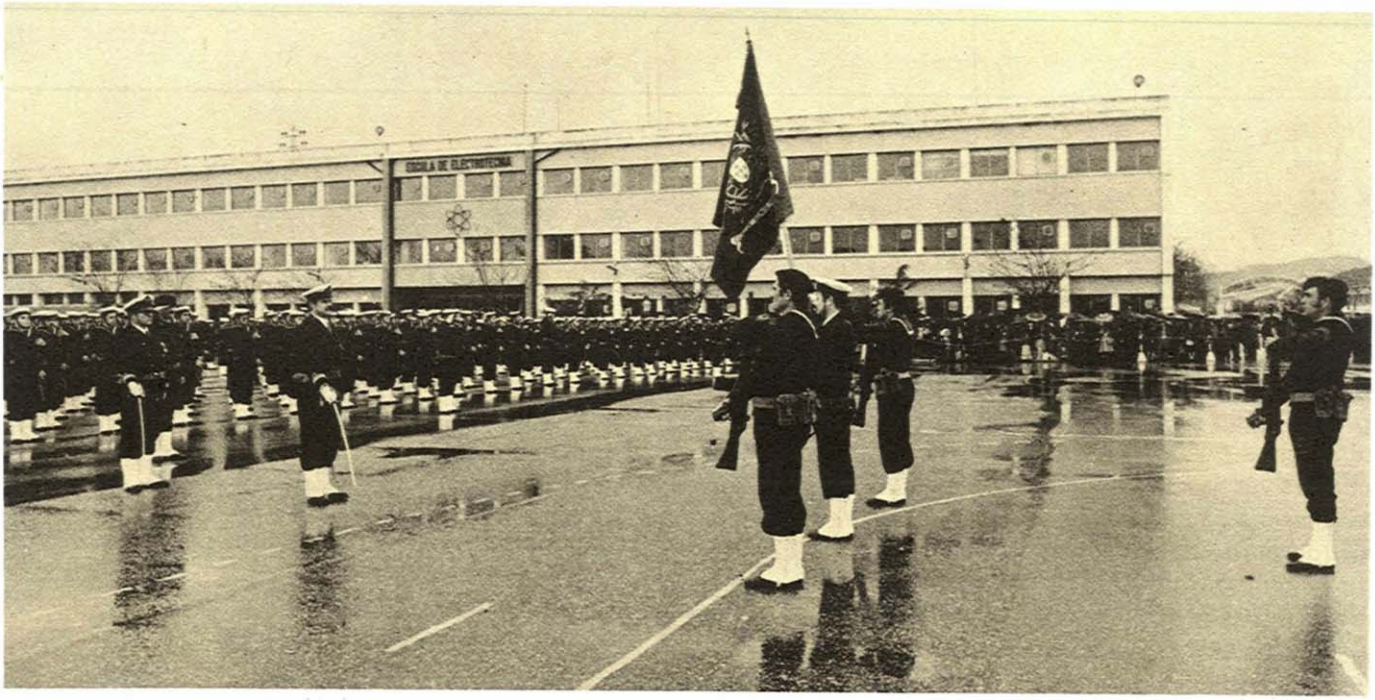
Seguidamente, o vice-almirante Barahona Fernandes apresentou uma comunicação subordinada ao título "Moderna Cartografia Náutica Portuguesa", tendo este membro efectivo do Centro sido apresentado pelo capitão-de-mar-e-geurra EMQ Rodrigues dos Santos, presidente da Secção de Arte, Letras e Ciências do mesmo Centro.

No seu trabalho, o vice-almirante Barahona Fernandes fez uma síntese das técnicas e da organização da cartografia náutica portuguesa no período moderno, que se considera iniciado com a criação da Repartição Hidrográfica no Conselho do Almirantado, em 1849. Referiu-se também à notável actividade no século XIX dos navios de guerra em missões de soberania no Ultramar, com a consequente publicação dos seus levantamentos pela Comissão de Cartografia.

O orador analisou ainda os conceitos de missão hidrográfica, os trabalhos de coordenação da Junta de Investigações do Ultramar e do Instituto Hidrográfico e fez um resumo da actividade das missões hidrográficas no Continente, Açores, Madeira, Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Índia Portuguesa, Macau e Timor, que constituem uma obra de grande valor.

A findar, o conferencista pôs em relevo que o nosso esforço se concentrou no Ultramar, principalmente em Angola, Moçambique e Guiné, onde a produção cartográfica é de alto nível — por vezes mais elevada que a do Continente ou Ilhas Adjacentes — representando uma herança cultural portuguesa imorredoura que é motivo de orgulho da nossa Marinha.

A comunicação do vice-almirante Barahona Fernandes haveria de ser amplamente comentada por vários dos presentes.



JURAMENTO DE BANDEIRA EM VILA FRANCA DE XIRA

O vice-almirante Bustorff Guerra, superintendente dos Serviços do Pessoal, presidiu ao juramento de bandeira de cerca de 800 recrutas e alunos da 3.ª incorporação de 1977 e de vários cursos de voluntários, em acto realizado no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, em Vila Franca de Xira, no dia 20 de Janeiro findo.

As cerimónias foram presenciadas por comandantes e directores de diversas unidades e serviços das Forças Armadas e de forças militarizadas, bem como por entidades civis e muitos familiares das praças que juraram bandeira.

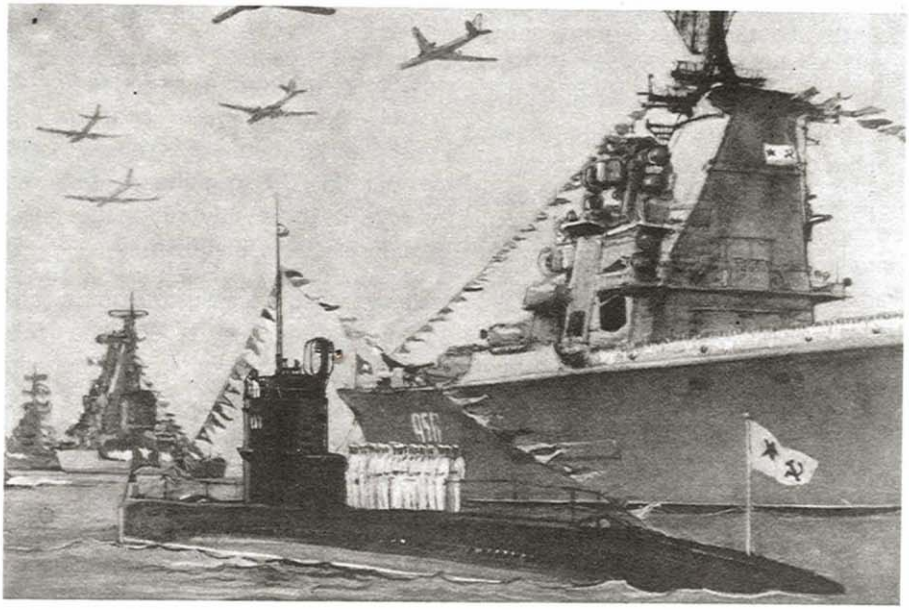
Iniciado o acto, o segundo-tenente Corte Real, instrutor de Ética Militar, fez uma exortação aos novos marinheiros, procedendo-se de seguida à entrega dos prémios escolares aos 2.º-gr. rec. n.º 2802/77 — José Carlos Lopes Seixas (Prémio de Aprumo Militar); 2.º-gr. rec. n.º 2080/77 — Mário Avelino Moreira da Silva (Prémio Exame Final de Instrução); 2.º-gr. rec. n.º 2635/77 — José Domingos Faria Gomes Barquinha (Prémio de Educação Física) e 2.º-gr. rec. n.º 2059/77 — Guilhermino dos Santos Rodrigues (Prémio de Habilitações Literárias). De imediato, foi feita a leitura dos Deveres Militares e a Fórmula de Juramento, após o que o Batalhão Escolar desfilou, tendo as cerimónias terminado com demonstrações de ordem unida e de exercícios de educação física.

60.º ANIVERSÁRIO DAS FORÇAS ARMADAS SOVIÉTICAS

Gostosamente registamos a visita do capitão-tenente Vladimir V. Koniaev. adjunto do adido naval da Embaixada da URSS no nosso país, acompanhado do capitão Constantin Bondarenko.

O motivo da sua presença na "Revista da Armada" foi fazer a oferta de vária documentação relativa às Forças Armadas do seu país, com especial relevância para a Marinha, a propósito da comemoração, no dia 23 de Fevereiro, do seu 60.º aniversário.

Este aniversário é considerado uma festa nacional e comemorado em todas as unidades militares e em toda a Rússia por militares e ex-militares. Agradecendo a visita, a "Revista da Armada" saúda a Marinha de Guerra soviética.



Revista naval em Sebastopol.

N. R. — A Revista da Armada ficará muito grata às Embaixadas estrangeiras que, através dos respectivos adidos navais nos forneçam elementos sobre as suas marinhas, o que aliás algumas já fizeram, tais como, fotografias, livros, efemérides, acontecimentos actualizados, etc.

Quarto de Folga

A MANGUEIRA

Este episódio passou-se há mais de trinta anos quando embarquei pela primeira vez na canhoneira "Ibo". Ao lembrar-me daquele navio que, para sair do porto, tinha de acender com uma antecedência de dois ou três dias, aquecendo lentamente as caldeiras e as máquinas e que o carvão era transportado em cestos, às costas dos carregadores, desde o batelão até aos paióis, fico admirado com as condições e a eficiência dos navios actuais que para sairem *basta só carregar no botão.*

O navio era pouco funcional; basta dizer que mais de metade da sua área interna era ocupada pelo aparelho motor, ficando uma pequena parte, à proa, para alojamento dos sargentos e coberta das praças e outra, à popa, para coberta de praças do fogo e câmara dos oficiais.

Em todos os sectores se notavam carências. A cozinha, de dimensões muito reduzidas, era ocupada em grande parte pelo fogão a carvão que o cabo de quarto tinha o cuidado de acender bastante cedo para que o café estivesse pronto à hora regulamentar. Por cima do fogão havia uma torneira de água, ligada directamente à bomba, à qual se adaptava um bocado de mangueira de borracha para conduzir a água para a panela desejada.

Também, para haver água nas dependências, era necessário *dar à bomba,* existindo para o efeito uma ruidosa bomba manual situada a meia nau que elevava a água para um tanque pequeno colocado num plano superior, donde saía para todo o navio. Acontecia, às vezes, um camarada ir dar à bomba para se lavar e quando chegava à casa de banho já um *oportunista,* mais antigo, lá se tinha metido, fechando-se por dentro, o que (num ambiente de sã camaradagem) era motivo de risota e fazer abrir os olhos aos novatos como eu.

Um dia, o cozinheiro quis meter água no depósito do fogão para que os rancheiros tivessem água quente para lavar a loiça e não encontrou a mangueira para ligar à torneira; procura aqui, procura acolá, e nada ... Dizia-se que , por malandrice, algum rancheiro tinha deitado a mangueira à água; outros opinavam que algum brincalhão tinha escondido a mangueira, só para fazer afinar o cozinheiro; outros diziam ainda que, se calhar, o cão do navio estava a roer a mangueira em qualquer lado; mas o nosso homem não se conformava, pois a mangueira fazia falta. Por fim, o imediato resolveu o problema, ordenando ao moço do paiol da máquina que fornecesse uma mangueira nova. Tudo se normalizou, mas o pessoal ficou intrigado com o desaparecimento da mangueira, que a todos comprometia.

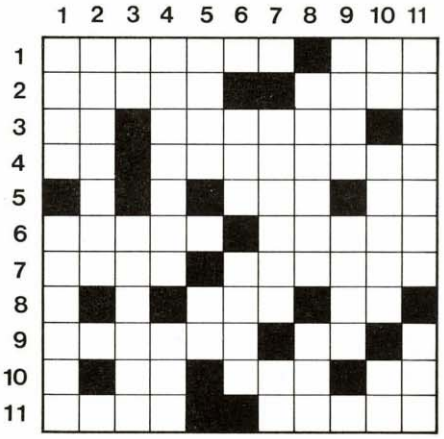
Felizmente e para tranquilidade dos espíritos o mistério foi desvendado à hora do almoço quando um rancheiro, ao tirar a sopa, sacou da panela uma mangueira preta, toda encaracolada, que mais parecia uma morcela grande. A hilaridade foi geral, não só pelo aspecto da mangueira, mas, mais ainda, pelo embaraço do cozinheiro que se sentia deveras envergonhado, não sabendo como justificar-se.

Mas o caso foi esclarecido: o cozinheiro antes de ir dar à bomba ligou a mangueira para a grande panela da sopa que era feita de uma só vez para o almoço e jantar; com a pressão da água a mangueira desligou-se do tubo e caiu dentro da panela, sem que o cozinheiro desse por isso.

Desde então os camaradas desse tempo quando se encontram e querem recordar momentos de boa disposição, citam o caso da *sopa de mangueira.*

Joaquim José Ferreira
1.º-ten. SG

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Acabar; carlinga do navio (inv.). 2—Armadilha; mancha rosada nas faces. 3—Catedral; ardil do lutador que levanta o adversário ao ar para o derrubar. 4—Partícula que no dialecto provençal significava sim; embarcação pequena. 5—Terminação de alguns verbos; indivisível. 6—Observes; varrera as brasas do forno. 7—Patrões; determinar. 8—Letra grega (pl.); o lado do vento (inv.). 9—Discurso; artigo (pl.). 10—O sol entre os egípcios; malícia; nome de letra (inv.). 11—Antigo nome da Tailândia; grande peixe africano.

VERTICAIS: 1—Liso; frutos do mamoeiro. 2—Município do Rio Grande do Sul. 3—Agrupamento; pedira favor. 4—Contentes; homem de maus fígados (fig.). 5—Mácula (fig.); a parte mais larga dos membros dianteiros das rezes. 6—Nome de mulher; abundâncias (fig.). 7—Género de crucíferas ou brassicáceas, estabelecido por Lineu, e caracterizado por ervas anuais ou vivazes, ou raramente pequenos arbustos; símbolo químico da prata. 8—Cingiras; fileira. 9—Formar em alas; repetição de sons. 10—Ilha francesa; rústico; nome de letra (inv.). 11—Embarcação indiana; actuei.

(Solução no próximo número)

Carmo Pinto
1.º-sarg. H

PASSATEMPO

Ponha cada coisa no seu lugar. Para não esquecer! ...

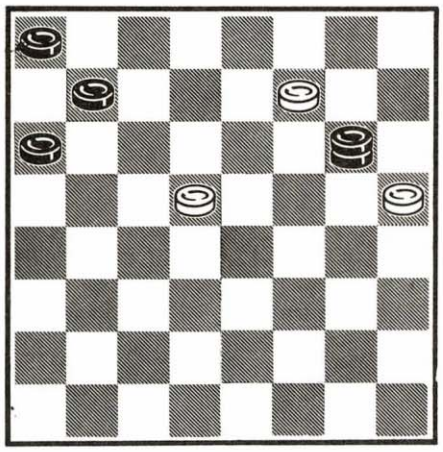
Cúpula	**Odómetro**
Contador	**Agulha**
Volante	**Turco**
Castanha	**Odómetro**
Palmatória	**Agulha**
Morteiro	**Turco**
Bitácula	**Odómetro**
Cabeça	**Agulha**
Hélice	**Turco**

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

DAMAS

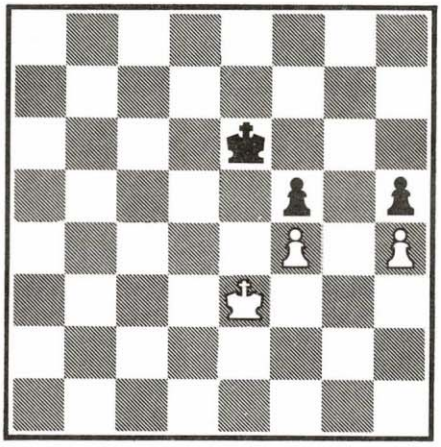
(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

XADREZ

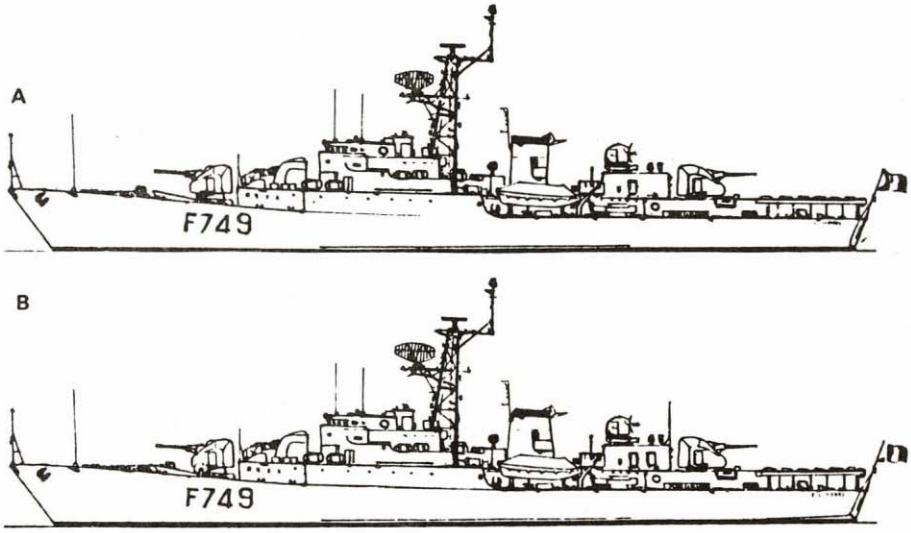
(Solução no próximo número)



Quais as pedras, brancas ou pretas podem ganhar, jogando em primeiro lugar?

CONCURSO N.º 78 *(Solução no próximo número)*

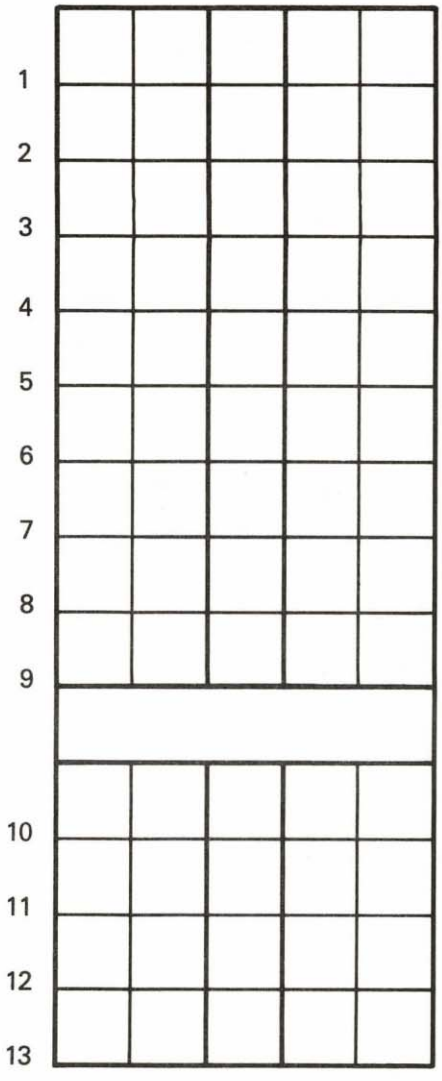
Sorteio de um prémio entre as respostas certas.



(Desenhos in "Cols Bleus" n.º 1497)

Procure as sete diferenças existentes nos dois desenhos, assinale-as e envie-nos a resposta.

PILHA DE PALAVRAS



1—Ancho. 2—Anejo. 3—Lata. 4—Alcançar. 5—Pedra preciosa. 6—Aurora. 7—Pequeno cabo para alar. 8—Estrelas. 9—Gesto. 10—Acre. 11—Arma branca. 12—Criador. 13—Aragem.

Depois de resolvido este passatempo, em que todas as palavras começam pela letra A, o leitor encontrará, na coluna central, os nomes de dois tipos de navios à vela.

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

RIFÕES MARÍTIMOS

Se queres aprender a orar
entra no mar.

Viúva, é barco sem leme.

Quem vai atrás,
rema com o remo torto.

Quem vai para o mar
aparelha em terra.

Para teres vida bela
olha o mar e mora em terra.

— Mas porque é que o teu navio tem de ir para fora sempre que a mamã vem passar uns dias conosco?! ...

SOLUÇÕES

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do n.º anterior)

1—Febre. 2—Fiara. 3—Forte. 4—Fatos. 5—Frota. 6—Filas. 7—Flora. 8—Fêmea. 9—Frete. 10—Fruir. 11—Fadar. 12—Faina. 13—Fraga. 14—Fuste.
(Bartolomeu Dias).

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Cavalheiros. 2—Pá; aso; imo; im. 3—As; Na. 4—Lá; sic; cem; gg. 5—AM; ara; ale; Ra. 6—Me; pan; DII; ar. 7—EN; ano; eco; de. 8—Nt; Ota; tas; uf. 9—Tó; és; em; ré. 10—Asa; mas. 11—Orça; tola. 12—Pa; aio; ira; li. 13—Casas; larva.

VERTICAIS: 1—Palamenta. 2—Casamentos; aC. 3—Ao. 4—Vá; sapão; rás. 5—Aspirante; cia. 6—Ló; canoas; aos. 8—Ei; cadete; til. 9—Imbelicam; ora. 10—Ro; meios; lar. 11—Má. 12—Singradura; lá. 13—Magarefes.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	Pretas
21-26	30-21
8-12	16-7
9-13	3-17
22-27	31-22
29-12-3	32-28
5-10	17-6
3-17-30 e ganham	

—Se:	21-18
5-10	17-6
3-13-31	25-21
31-13 e ganham.	

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

	Pretas	Brancas
1.	D × b1 +	C × b1
2.	Ba6 (e ganham ...)	

PALAVRAS ADICIONADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

1—Fraga + ta = Fragata. 2—Gaba + ris = Gabaris. 3—Ata + laia = Atalaia. 4—Pa + ralos = Paralos. 5—Po + lacas = Polacas. 6—Ter + rada = Terrada. 7—Pano + ura = Panoura. 8—Lacra + ia = Lacraia. 9—Envia + da = Enviada. 10—Nave + tas = Navetas. 11—Sal + eira = Saleira. 12—Fa + lucas = Falucas. 13—Ca + traia = Catraia. 14—Cor + veta = Corveta. 15—Gole + tas = Goletas. 16—Serra + no = Serrano.

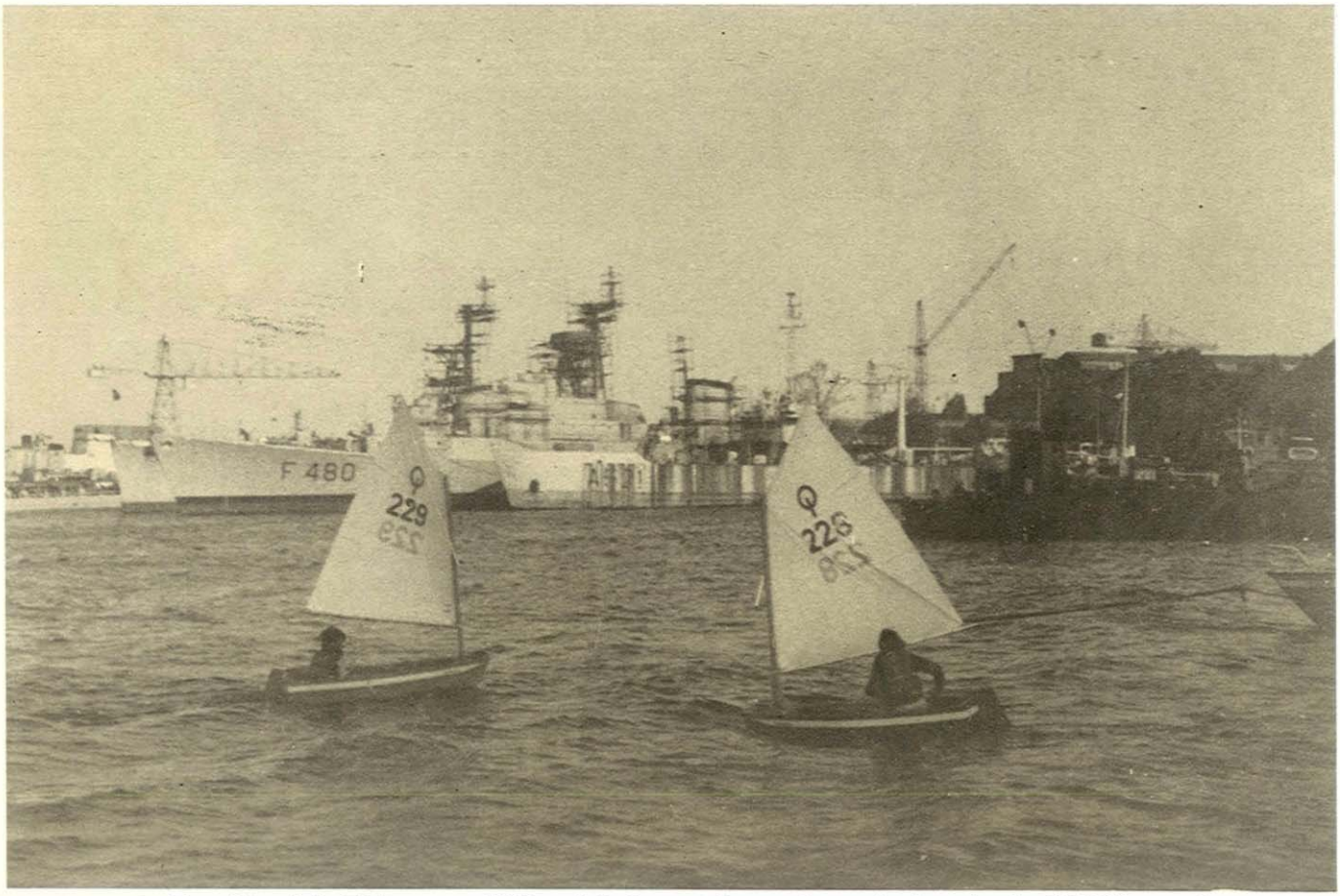
SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 77

Oh! do leme contra arriba
Folga a bujarrona e giba
Olha as bolinas de ré
Caça a draiva e o traquete
Ala velacho e joanete
Vá de longo e bate o pé.

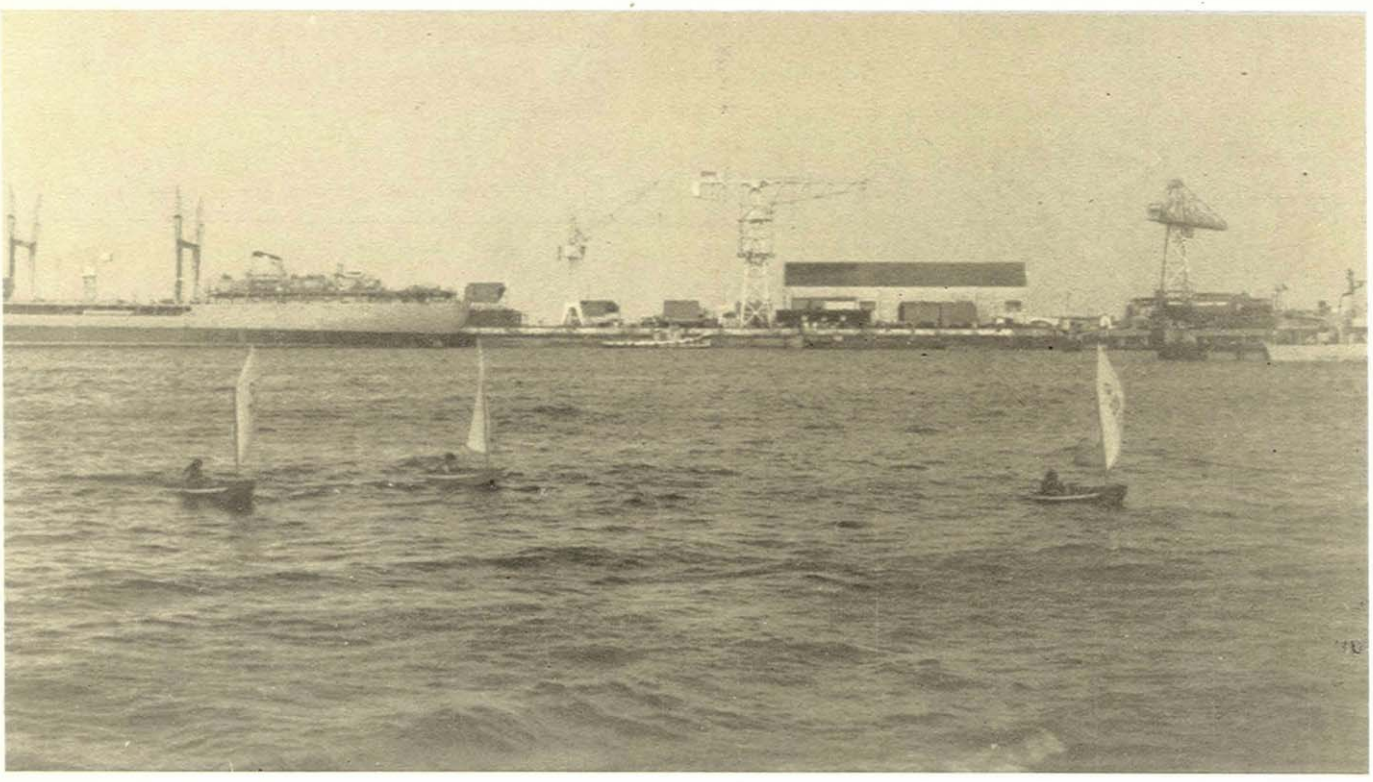
VENCEDOR:

António Marques Lopes, cabo A n.º 9227.
Gabinete do CEMA.

Escola de Vela do CNOCA

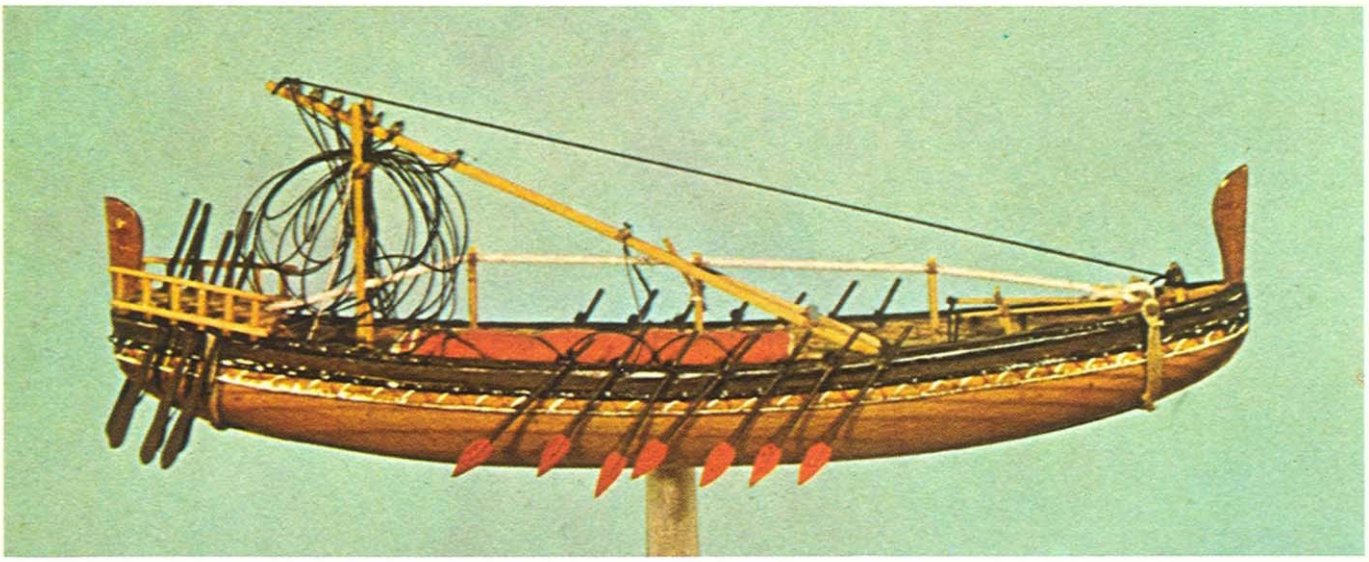


Nas águas da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, dois jovens alunos da escola de vela do CNOCA, revelam os seus progressos nesta modalidade náutica.



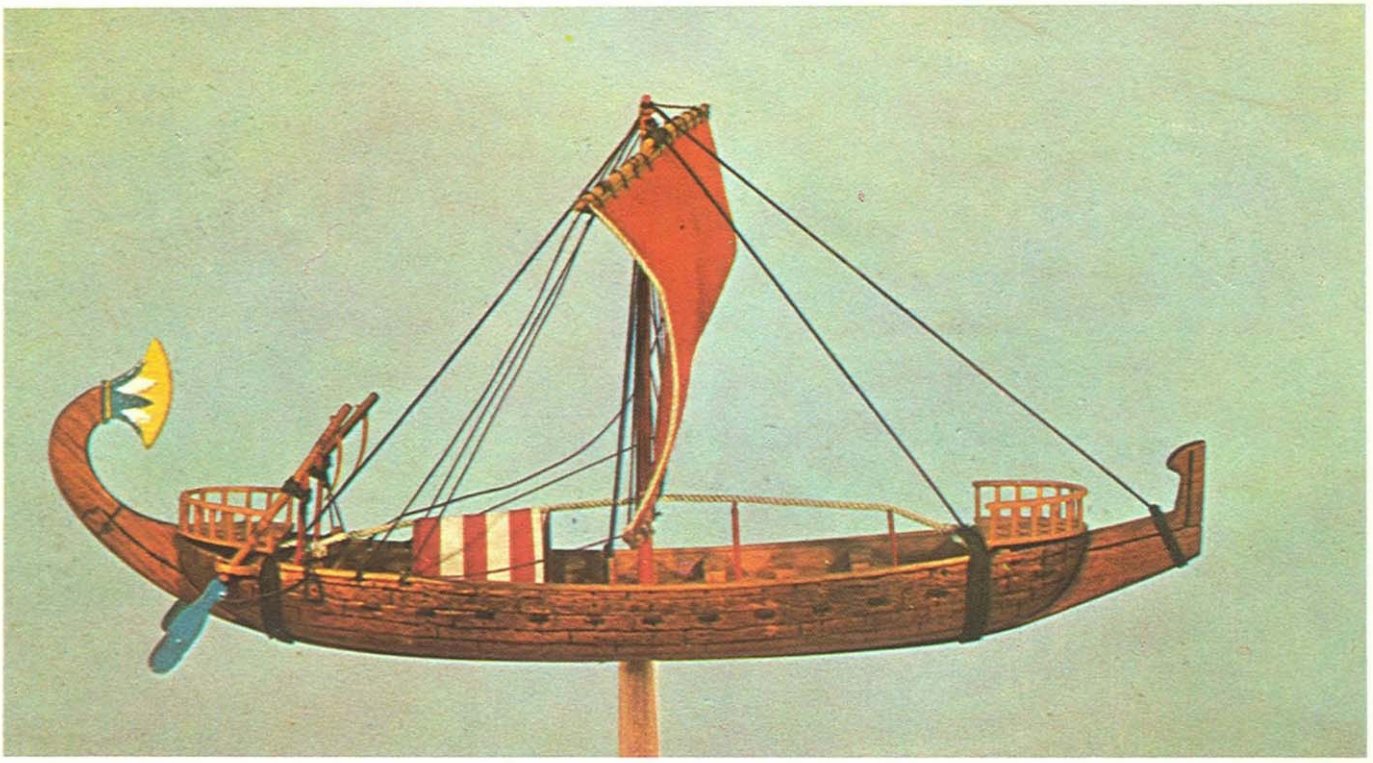
Três barcos da classe "Optimista" da escola de vela do CNOCA navegam ao largo das águas da Base.

Barcos Egípcios



(Modelo existente no Museu de Marinha, em Lisboa)

Barco egípcio dos faraós Barure, que data dos anos 3000 a.C., era utilizado, julga-se, para navegar da costa do Egipto até à Síria e Creta. A sua propulsão era conseguida à força de remos. Existiam 10 de cada bordo, sendo 7 a meio-navio para propulsão e 3 à popa servindo de leme. Dispunha de uma vela, a qual era içada num mastro bípode; este mastro era de abater, o que sucedia quando o vento faltava.



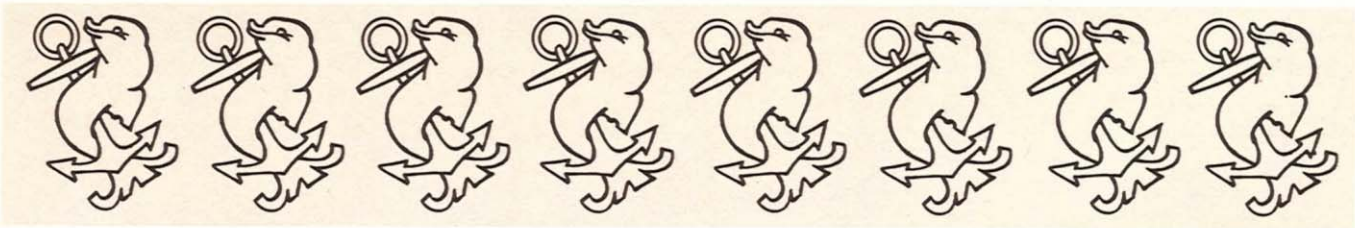
(Modelo existente no Museu de Marinha, em Lisboa)

Navio egípcio dos anos 1500 a.C. Nesta época, nada indicava ainda que na sua construção fossem utilizadas balizas (o casco era consolidado, no sentido de proa popa, por um cabo). Todavia, parece que tinham já quilha na qual, presume-se, assentava o mastro único. Na falta de vento era movido a remos, cujo número (15 de cada bordo) faz supor que este navio teria uma dimensão de 25 a 30 metros. Possuía à popa dois remos de esparrela — um de cada bordo — que serviam de leme.

M. Horta
Sarg.-aj. L

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
C. N. Açores	**Actividades da Armada nos Açores em 1977**	4
F. Campos	**A Marinha e... o fado**	5
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** ***António Aleixo — poeta popular***	6
S. Braga	**Histórias de Marinheiros** **2 — Aquele vestido azul...**	8
M. Horta	**Notícias Pessoais**	9
Vários	**Voz da Abita**	10
M. do Vale	**Pedro Francisco** **Herói português da Independência dos EUA**	12
H. Bonjour	**NGANA ZAMBI (Senhor Deus)**	15
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	15
M. Horta	**Saibam Todos**	16
M. Fonseca	**A última atracação**	17
A. Fonseca	**Museu Marítimo** **Almirante Ramalho Ortigão**	18
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	20
G. Brandão	**Filatelia**	20
A. Cardoso	**Os Cetáceos: auxiliares de Marinha**	22
D. S. E. F.	**Desporto**	24
S. Carvalho	**Curiosidades**	26
Vários	**Reportagem**	27
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C./alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 79/ABRIL 1978/ANO VII

Preço de venda avulso 7$50

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Brasil, Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Príncipe, Angola e Moçambique 75$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 135$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

EXERCÍCIOS AERO-NAVAIS.
Navios e helicópteros portugueses em exercícios na costa continental.
(foto do 1.º-sarg. CM Ramiro Magalhães)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

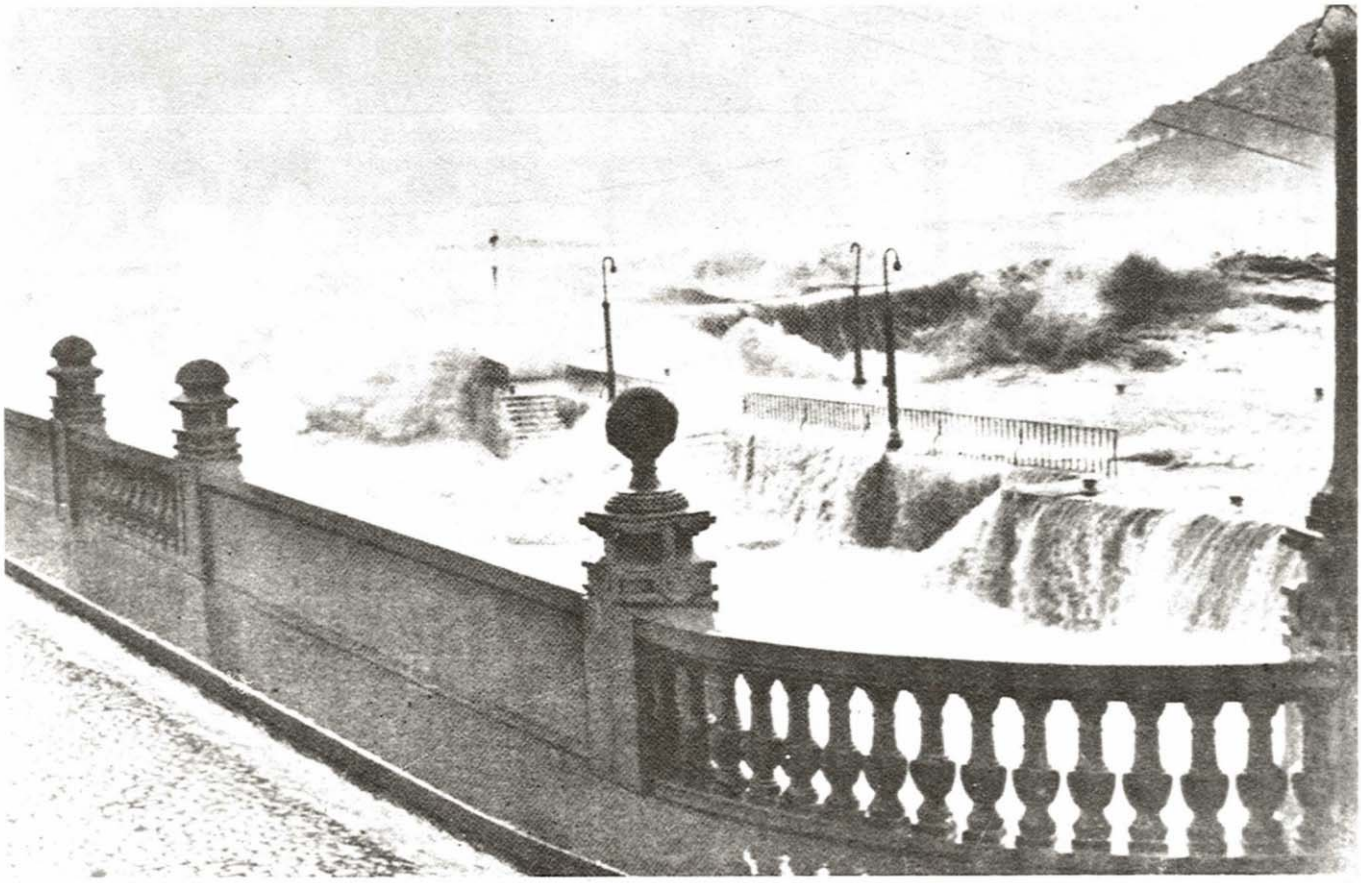
A melhor prenda

Pelo menos a mais significativa de quantas recebi na época festiva do Natal e Ano Novo, foi uma fotografia a cores de um dos nossos navios de guerra, oferecida à "Revista da Armada", na pessoa do seu director, pelo respectivo comandante e oficiais. E digo a mais significativa porque a considero um testemunho de camaradagem e amizade que foram, são e hão-de ser sempre, apanágio desta nossa Armada, tão velha de idade como jovem na ânsia de servir, com dignidade, esta Pátria e este Povo a que pertence e quer ver felizes.

E que melhor lembrança pode um marinheiro dar ou receber do que a fotografia de um navio de guerra, a sua "amante cinzenta", como lhe chamou alguém num momento de inspiração, símbolo eterno de uma vida dura, mas aliciante, que só "os do mar" são capazes de compreender?

Navios, marinheiros e mar, são três marcos vivos desta terra portuguesa que, sem eles, pouco teria sido no passado e, menos será ainda, no futuro...

C/ alm.



Enseada de Angra do Heroísmo açoutada pelo vento "carpinteiro".

Actividades da Armada nos Açores em 1977

Durante o ano transacto a Armada desempenhou no arquipélago dos Açores diferentes missões, das quais importa salientar a assistência à navegação marítima e aérea, a fiscalização da pesca e poluição, o apoio logístico, quer no seu aspecto puramente militar, quer sob a forma de apoio às populações civis, os trabalhos hidrográficos efectuados pela missão embarcada no navio-hidrográfico "Afonso de Albuquerque", os trabalhos de manutenção e reparação de faróis efectuados pelo navio-balizador "Schultz Xavier" e os trabalhos feitos pela secção de mergulhadores embarcada no draga-minas "S. Roque".

No capítulo de assistência à navegação marítima, merecem especial referência a busca e recolha de náufragos da traineira "Flor de Peniche", a colaboração prestada na busca de navios afundados, os reboques efectuados a três traineiras avariadas e à lancha "Citicorp Traveller", imobilizada sem combustível, a assistência próxima prestada a traineiras no percurso Ponta Delgada-Funchal e a busca, reabastecimento e apoio de navegação à traineira "Arau".

Em apoio da região e respectivas populações, foram efectuados transportes de bens essenciais para a ilha do Corvo, de 4000 toneladas de material diverso, nomeadamente maquinaria pesada e explosivos para as obras portuárias da ilha do Pico e da pista de aviação da ilha do Corvo transportados pela LDG "Alabarda", 305 passageiros civis, incluindo membros do Governo Regional, de material de rastreio do serviço de luta anti-tuberculose, de material do Instituto Universitário dos Açores e do Instituto de Geociências e de 488 toneladas de material diverso para apoio das populações das ilhas do Pico e S. Jorge.

Uma missão hidrográfica, embarcada no NRP "Afonso de Albuquerque" prosseguiu nos trabalhos de levantamento hidrográfico, em águas das ilhas do Pico, Terceira e Graciosa.

A manutenção e reparação dos faróis do Arquipélago, esteve a cargo de uma missão embarcada no NRP "Schultz Xavier".

A secção de mergulhadores da Armada, embarcada no NRP "S. Roque", efectuou trabalhos para melhoria das condições locais dos portos nas ilhas do Corvo, Flores, Graciosa, Pico, S. Jorge, Faial e S. Miguel.

Para apoio hospitalar às populações locais, a Armada manteve em serviço efectivo nove enfermeiros nos hospitais de S. Cruz da Graciosa, S. Cruz das Flores, Lajes das Flores, Praia da Vitória, cidade da Horta, Madalena do Pico, S. Roque do Pico, Corvo e vila de S. Jorge.

A Armada colaborou ainda, ao largo das ilhas de S. Miguel e Terceira, em estudos de sismotecnia, englobados no plano geotérmico dos Açores.

Para o desempenho destas missões, as unidades navais da Marinha de Guerra em serviço no Arquipélago, efectuaram 24 cruzeiros, tendo navegado 66 391 milhas, num total de 4426 horas.

(Colaboração do Comando Naval dos Açores)

A Marinha e... o fado

No ano distante de 1941, encontrava-se o navio-escola "Sagres", de cuja guarnição fazia parte, atracado ao cais junto à Praça Mauá, na cidade do Rio de Janeiro. Muito embora já tivesse visitado, no ano anterior, a cidade de S. Salvador da Baía, o Rio surgiu-nos como um sonho encantado que subitamente se tornou realidade. A beleza sem par com que a natureza tão prodigamente o dotou, já foi muitas vezes enaltecida por escritores e poetas e, seria estultícia nossa tentar sequer dar uma pálida ideia de tanta maravilha!

Era ao tempo 1.º-grumete de manobra; 68 quilos magros a que o fato de cotim cinzento, de tamanho muito superior à minha medida, dava o aspecto de um saco mal atado. Apesar de "tripeiro" de gema, era conhecido pelo "Moncorvo" pelo simples facto de residir naquela vila transmontana, quando em 1939 me alistei na Armada, naturalmente, como aluno marinheiro.

No irrequietismo dos meus 19 anos, vivos, brincalhões e bem humorados, o que não prejudicava o cumprimento das minhas obrigações profissionais, tinha criado à minha volta, um clima de amizade e compreensão que eram a razão imediata da minha permanente alegria e boa disposição. Nas longas noites de calmaria em zonas tropicais, navegando a bordo da "Sagres", o pessoal costumava reunir-se no castelo da proa, contando anedotas, entoando canções ou batendo uma "baderna".

A minha propensão para o canto era muito apreciada pela guarnição e nunca me fazia rogado quando me pediam para cantar um "faduncho".

Logo que chegámos ao Rio, o navio foi invadido por compatriotas, que o consideravam como um pedaço do seu saudoso Portugal. Assistimos a cenas extraordinariamente comoventes que jamais esqueceremos! Um dia, fui chamado à câmara dos oficiais e, o então 1.º-tenente Reis Antunes perguntou-me se gostaria de cantar na rádio. Claro que respondi imediatamente que sim, que teria muito gosto. Através de contactos com compatriotas nossos, ligados à emissora Rádio Clube do Brasil, foi então organizado um concurso entre pessoal da guarnição da "Sagres" sendo de quatro, se não estou em erro, o número de participantes. O apuramento do vencedor seria feito através do número de votos que cada um recebesse, em função do número de cartas de ouvintes recebidas no Rádio Clube.

No dia aprazado, lá fui. Já não me recordo do nome dos adversários de então mas, fiz a prova, cantando um fado com versos da minha autoria. Chamava-se "Fado da Despedida" e rezava assim:

Brasil és um país maravilhoso
Que visito pela segunda vez
Trazendo-te um abraço afectuoso
Do teu irmão povo português

A "Sagres" barco-escola sem igual
Traz os seus marujos 'té ao Brasil
Os quais dizem irmão de Portugal
É esta terra de encantos mil

Descem o portaló sempre a cantar
Entram por terra dentro num instante
P'ra terem alegria d'encontrar
Um patrício de Portugal distante

O barco sai do cais num agitar
De lenços brancos dando a despedida
Vêem-se muitos olhos a chorar
Tornando a nossa alma mais sentida

Não me recordo o número de votos conseguidos, mas fui declarado vencedor. O prémio foi um valioso relógio de pulso, além de ofertas feitas por empresas comerciais. Na realidade, tanto os nossos patrícios como os próprios cariocas, apreciaram a minha actuação, tendo manifestado esse apreço através de inúmeras demonstrações de carinho. A minha presença foi solicitada para casas particulares, agremiações de cultura e recreio e, até, para outros programas radiofónicos. Estava transformado num astro da canção nacional!

No entanto, no meio do torvelinho em que se tornou a nossa estada no Rio de Janeiro, há um episódio que pela sua originalidade transcende todos os outros.

Em determinada estação de rádio, cujo nome não me ocorre, e onde pontificava o artista português Manuel Monteiro também radicado no Rio, era semanalmente radiodifundido um programa denominado "Concurso dos Caloiros", onde eram apresentados candidatos a artistas de rádio. Manuel Monteiro foi a bordo, insistindo comigo para que fosse participar no concurso. Após uma simbólica resistência, lá me resolvi. Chegado ao estúdio, verifiquei que o concurso estava a terminar e que o primeiro prémio já tinha sido atribuido. Mas, Manuel Monteiro insistiu na minha apresentação e resolveram inscrever-me à última hora, prescindindo eu do primeiro prémio. Cantei novamente o "Fado da Despedida".

O estúdio estava separado da assistência por uma parede de vidro grosso, não se ouvindo qualquer som vindo dali. Quando terminei, não ouvi portanto os aplausos, mas notei que o público que enchia a sala, se erguia das cadeiras e aplaudia freneticamente. Ouve logo um assistente que se prontificou a oferecer-me prémio idêntico ao recebido pelo concorrente previamente classificado em primeiro lugar. As firmas patrocinadoras do programa seguiram o exemplo daquele assistente, oferecendo-me inúmeros artigos que eram anunciados no programa.

Entretanto, na sala, era exigida a minha presença. Recordo-me que, mal transpuz a porta de acesso, fui envolvido por uma multidão que de todas as formas pretendia manifestar-me o seu apreço. Eram abraços, palmadas mais ou menos contundentes nas costas; eram beijos de espectadoras mais entusiastas que lambuzaram o rosto nos mais variados tons de carmim. Enfim, era um vendaval de ternura e bem querer...

Ao caminhar, já escoltado pela polícia e por dirigentes da estação emissora, junto da coxia lateral, uma mulata enorme, erguendo-se rapidamente da cadeira, saltou-me ao caminho e, levantando os braços ao alto, gritou "Viva Portugal"! Acto contínuo, abraçou-me pelo pescoço, com tal gana que me vi em "palpos de aranha" para libertar a cabeça afogada na opulência dos seus seios!

Quando saí do edifício, o fato branco, de branco só tinha o nome; o alcaxa estava rasgado; a manta de seda tinha desaparecido e o boné parecia um figo de ceira.

Os restantes dias passados na capital carioca foram inesquecíveis. Senti-me na pele dum desses famosos astros do disco, tais foram as manifestações de amizade que me foram tributadas.

Foram inúmeros e tentadores, os convites para que desertasse e ficasse no Brasil. Recordo-me que, à saída do estúdio, um dos polícias que me escoltava disse: "Seu moço, você devia ficar no Rio, cantando; em pouco tempo estará rico!".

Não me arrependo de não ter seguido o conselho...

Francisco José Campos
1.º-ten. SG

Ciências Artes e Letras

António Aleixo poeta popular

Pastor de rebanhos, cauteleiro, cantador de feira em feira, repentista improvisador de rimas, quem diria que António Aleixo, semi-analfabeto, haveria de deixar-nos uma obra poética de indiscutível mérito, já pela perfeição formal, já pelo conteúdo profundo dos seus versos, onde a quadra tem lugar de primazia!... Este homem pobre e humilde, doente e desafortunado, de uma resignação e coragem moral impressionantes, era dotado de uma sensibilidade poética afinada na experiência amarga do quotidiano e no conhecimento profundo da vida e dos homens. Não fora a dedicação e ajuda de alguns amigos que lhe compilaram e transcreveram os versos, a sua obra ter-se-ia perdido. É que a dificuldade de escrever correctamente, aliada à modéstia e timidez de António Aleixo, não ousaram dar forma de livro aos versos que nasciam dele como a água nasce das fontes — límpida, fresca e para quem a queira. No íntimo, quase pedia desculpa de ser poeta...

Peço às altas competências
perdão porque mal sei ler,
p'ra aquelas deficiências
que os meus versos possam ter.

A quadra tem pouco espaço
mas eu fico satisfeito
quando numa quadra faço
alguma coisa com geito.

Nascido em Vila Real de Santo António em 18 de Fevereiro de 1899, viria a falecer em Loulé em 16 de Novembro de 1949. Em pequeno, guardou cabras; foi soldado, quando cresceu. A vida de pobre sem esperança apontou-lhe o caminho do emigrante. Esteve em França e voltou, desiludido. Lá, como cá, não lhe sorriu a fortuna. Suportou as maiores privações e num desabafo contra uma sociedade injusta, exclama:

Quem nada tem nada come
e ao pé de quem tem comer
se alguém disser que tem fome
comete um crime, sem querer...

Para sobreviver, vende cautelas da lotaria. Oferece aos outros a "sorte" que nunca o bafejou e é com amargura e ironia que o traduz em verso:

O Destino, por ser forte,
esta má sorte me deu:
de ter de vender a sorte
aos mais felizes do que eu.

A agonia lenta da filha, sem que lhe pudesse valer, amargura-lhe a existência. A tuberculose ceifou-a na flor da vida ante a impotência do pai que, pobre e sem recursos, pede, cantando, o que de outra forma não alcança. Os que o ouvem e aplaudem, não sabem que por detrás do canto há uma alma destroçada.

Se pedir, peço cantando,
sou mais atendido assim;
porque se pedir chorando,
ninguém tem pena de mim.

Por de Deus ter recebido
tantas provas de bondade,
já lhe tenho até pedido
a morte por caridade.

Eu já não sei o que faça
p'ra juntar algum dinheiro;
se se vendesse a desgraça
já hoje eu era banqueiro.

Meu coração no seu cofre,
está tão afeito ao mal
que se sente, se não sofre,
fora do seu natural.

António Aleixo viveu numa época difícil, cheia de contradições e injustiças sociais. É na escola da vida que procura as ideias com que veste as suas quadras.

Forçam-me, mesmo velhote,
de vez em quando, a beijar
a mão que brande o chicote
que tanto me faz penar.

Retrato de António Aleixo por Tòssan.

Eu não tenho vistas largas,
nem grande sabedoria,
mas dão-me as horas amargas
lições de filosofia.

As suas quadras construidas à volta de conceitos lapidares, têm normalmente um fundo moralista que era sempre caro ao poeta. Conhecia perfeitamente a natureza humana e não perdia a oportunidade de ironizar e criticar o comportamento dos homens. Era uma personalidade incómoda que punha a nu as misérias de cada um.

Fala quanto te apeteça
mas desculpa que eu te diga
que te falta na cabeça
o que te sobra em barriga.

Vem da serra um infeliz
vender sêmea por farinha;
passado tempo já diz:
— esta rua é toda minha.

Deixam-me sempre confuso
as tuas palavras boas,
por não te ver fazer uso
dessa moral que apregoas.

Foges de mim, sei porquê;
quer's ser grande, não estranho:
receias que quem nos vê
te julgue do meu tamanho...

Eu não sei porque razão
certos homens, a meu ver,
quanto mais pequenos são
maiores querem parecer.

Os novos que se envaidecem
p'lo muito que querem ser
são frutos bons que apodrecem
mal começam a nascer.

És um rapaz instruido,
és um doutor; em resumo:
és um limão, que espremido,
não dá caroço nem sumo.

Numa ou noutra quadra, o poeta serve-se do trocadilho com grande mestria e engenho:

Sei que pareço um ladrão...
mas há muitos que eu conheço
que, sem parecer o que são
são aquilo que eu pareço.

Muitas vezes, a poesia de António Aleixo é um grito contra a sociedade em que vivia. Era uma forma de protesto e de contestação. Sob o disfarce da poesia, ergue-se uma voz de denúncia apontando a iniquidade, a prepotência e a arbitrariedade. Apesar de pobre e doente conserva a lucidez e um poder de síntese capazes de resumir no espaço de uma quadra um mundo de filosofia. Não havia então estruturas de apoio social a que pudesse recorrer e é um médico amigo que lhe consegue o internamento num sanatório em Coimbra. Vem a morrer cedo, aos 50 anos, da mesma trágica doença que vitimara tantos outros poetas. Aleixo não era contemplativo; pelo contrário, era um profundo observador da alma humana, sempre pronto a censurar com perspicácia os seus podres. A sociedade está por assim dizer retratada nos seus versos.

Quando só a força manda,
p'ra vosso desgosto e meu,
o pigmeu será grande
e o grande será pigmeu.

P'rá mentira ser segura
e atingir profundidade,
tem que trazer à mistura
qualquer coisa de verdade.

Enquanto o homem pensar
que vale mais que outro homem,
são como os cães a ladrar,
não deixam comer, nem comem.

Tu és feliz, vives na alta,
e eu de rastos como a cobra.
Porquê? Porque tens de sobra
o pão que a tantos faz falta.

Dizem lá com seus botões
pessoas ricas e nobres:
—Dez mil réis em meios tostões
dão para duzentos pobres!...

Não acho maior tortura,
nem nada mais deprimente,
que ter de chamar fartura
à fome que a gente sente...

Quantas sedas aí vão,
quantos brancos colarinhos,
são pedacinhos de pão
roubados aos pobrezinhos!

A esmola não cura a chaga;
mas quem a dá não percebe
que ela avilta, que ela esmaga
o infeliz que a recebe.

Tu que tanto prometeste
enquanto nada podias,
hoje que podes — esqueceste
tudo quanto prometias...

Não sou esperto nem bruto,
nem bem nem mal educado:
sou simplesmente o produto
do meio em que fui criado.

António Aleixo não foi um poeta lírico. Aquilo que sente, leva-o a conferir à sua poesia uma função social prioritária. Apesar de iletrado, revela-se um profundo conhecedor da política e dos seus podres. O que disse, conserva ainda hoje uma surpreendente actualidade porque, infelizmente, os homens não mudaram.

Não vês? Onde um pardal poisa
poisam todos os pardais;
nós somos a mesma coisa:
onde um vai, vão os demais.

Descreio dos que me apontam
uma sociedade sã:
isto é hoje o que foi ontem
e o que há-de ser amanhã.

Vós que lá do vosso império
prometeis um mundo novo,
calai-vos que pode o povo
qu'rer um mundo novo a sério.

Depois de tanta desordem
depois de tão dura prova,
deve vir a nova ordem,
se vier a ordem nova.

Há luta por mil doutrinas.
Se querem que o mundo ande,
façam das mil pequeninas
uma só doutrina grande.

Que importa perder a vida
em luta contra a traição,
se a Razão, mesmo vencida
não deixa de ser Razão?

A ninguém faltava o pão,
se este dever se cumprisse:
— ganharmos em relação
com o que se produzisse.

Muitas das quadras de Aleixo encerram conceitos morais lapidares. Essa faceta moralista do poeta, grangeou-lhe uma extraordinária simpatia entre o povo anónimo que o compreendia como se fosse um profeta da linguagem simples e directa.

Vinho que vai p'ra vinagre
não retrocede o caminho;
só por obra de milagre,
pode de novo ser vinho.

Gosto do preto no branco,
como costumam dizer:
antes perder por ser franco
que ganhar por não o ser.

Qu'ria que o mundo soubesse
que a dor que tortura a vida
é quase sempre sentida
por quem menos a merece.

Que o mundo está mal, dizemos,
e vai de mal a pior;
e, afinal, nada fazemos
p'ra que ele seja melhor.

É extraordinariamente difícil fazer uma escolha no repositório das quadras que nos deixou António Aleixo, pois são todas de indiscutível mérito. Por isso ele é certamente o maior de todos os poetas populares portugueses. Nesse género tão difícil como é a quadra, ele foi insuperável.
A sua face esquálida, tinha um rictus de amargura a traduzir aquilo que lhe ia na alma. Uma que outra vez, o desânimo e um certo fatalismo perpassam nos seus versos como nestas duas quadras:

Encaro com mágua imensa
deste mundo a excepção;
até nos cães há diferença,
uns vivem bem, outros não.

Tu já viste a "poesia"
que há numa casa sem ceia,
nem azeite na candeia,
nem luz, se morre a do dia?...

O. Lemos
Cap.-m.-g.

Nota: A obra poética de António Aleixo encontra-se compilada no volume "Este livro que vos deixo...", de que se fez já a 4.ª edição.

HISTÓRIAS DE MARINHEIROS

2 — Aquele vestido azul...

A influência das tradições da Marinha de Guerra inglesa é notória em todas as marinhas do mundo.
As três riscas que alegram o alcaxa azul dos marinheiros, recordam outras tantas vitórias do herói nacional da Grã-Bretanha — o almirante Horácio Nelson — em Copenhague, Aboukir e Trafalgar.
No porto militar de Portsmouth, pode vêr-se, ainda hoje, e em esplêndido estado de conservação, a fragata "Victory", a bordo da qual, em 21 de Outubro de 1805, Nelson comandou a sua última batalha — Trafalgar. Foi naquelas vergas históricas que ele mandou içar, antes do combate, o célebre sinal: *A Inglaterra espera que cada um cumpra o seu dever.* E, de facto, todos o cumpriram, de tal maneira que o domínio dos mares — base de toda a grandeza e prosperidade do Império — ficaria à mercê da sua pátria por largos e dilatados anos.
Um mosquete, dardejado de um navio francês, alvejou-o mesmo ali, no tombadilho, e o tombou, ferido de morte, no momento em que a vitória já lhe sorria. Ainda hoje, uma placa comemorativa saliente no convés, assinala o ponto exacto em que ele se abateu, com estas palavras:

"Aqui caiu Nelson" — Placa e coroa existentes no convés da fragata "Victory", em Portsmouth, a assinalar o local onde o grande almirante foi ferido mortalmente.

Aqui caiu Nelson.
O sorridente humor inglês apossou-se deste pormenor e inventou a seguinte história:

Uma velhota distraida, que visitava a "Victory", cicerona-da por um marujo, não reparou na placa, tropeçou e ia-se estatelando ao comprido no convés da fragata. O ma-rinheiro, esquecera-se de mostrar a placa e, só então, elu-cidou:
— Aqui caiu Nelson.
E a visitante, compondo o vestido e endireitando o "lorgnon", comentou irritada:
— Não admira!... Eu ia caindo também...

A manta preta que os nossos marinheiros trazem, a exemplo dos ingleses, perpetua o luto pela morte de Nelson. A própria cor azul dos nossos uniformes tem igualmente origem histórica, bastante galante por sinal. Foi na Escola Naval, há largos anos, que um professor nosso — oficial distinto e espírito culto — nos contou numa aula, como e onde se originara o uso dessa cor no trajar dos marinheiros.
Narrou ele que Jorge II, rei da Inglaterra, resolveu uni-formizar o vestir dos homens do mar, até então trajando livremente. Dando conhecimento dos seus propósitos, na corte frívola se acenderam logo vivas polémicas sobre o assunto. E certa vez que o rei assistia num grupo de damas palacianas a discussão mais acesa — eram mulheres e, de algum modo, se tratava de modas — aconteceu surgir à distância a duquesa de Bedford, então a favorita real. Jorge II logo se destacou para a buscar. E quando re-tomou com ela o lugar que deixara junto do grupo, pôs fim de pronto à questão, declarando firmemente que o uniforme dos seus marinheiros seria azul. Todos com-preenderam. O rei, galanteador, dirigira mais um ma-drigal à mulher que, na altura, ocupava o seu inconstante coração. É que ela, nesse dia, trazia um lindo vestido azul...
Na aula, entre os aspirantes, perpassou um sorriso pela graciosidade da história. E um, de entre eles — espírito vi-vo e observador — pediu licença e comentou, dirigindo-se ao mestre:
— Senhor comandante! Que sorte a nossa!... Imaginemos que a duquesa de Bedford, nesse dia, trajava um vestido amarelo com bolinhas pretas...

S. B.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o ma-trimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felici-dades:

2.º-ten. António José Bonifácio Lopes com D. Elodia da Graça Bicha, em 6-1-78.
2.º-sarg. H Francisco Simões Miguel com D. Maria Amália Ferreira Simões, em 8-1-78.
643/70/1.º-mar. FZ Carlos Alberto Crisóstemo com D. Maria Helena Camilo, em 11-2-78.
278/71/1.º-mar. SE Joaquim Ferreira da Palma com D. Natalina Gonçalves Domingues, em 12-1-78.
3440/73/1.º-mar. FZ Hermenegildo António do Nascimento Ropio com D. Maria Donzília Baptista Gomes, em 16-1-78.
2708/74/1.º-mar. E Narciso Miguel Martins Vaz com D. Maria Fátima da Silva Quadros, em 1-1-78.
466/77/2.º-gr. A Lino Ribeiro de Sousa com D. Maria da Conceição Teixeira da Silva, em 8-1-78.
1516/77/2.º-gr. A João José Cruz Almeida com D. Clara das Dores Sandes Latoeiro, em 7-1-78.

PASSAGENS À RESERVA

Sarg.-aj. E Armando de Jesus Duarte, em 31-1-78.
Sarg.-aj. FZ José Maria Pedro, em 26-1-78.
Sarg.-aj. FZ Joaquim Maria Casaca, em 31-1-78.
Sarg.-aj. E Alberto Augusto Domingos Tinoco, em 8-2-78.
1.º-sarg. FZ Ezequiel Duarte Correia Colaço, em 30-1-78.
1.º-sarg. CM Manuel Antunes, em 31-1-78.
1.º-sarg. FZ João Maria Rodrigues, em 3-1-78.
1038/Cabo TFH Agostinho Pita Gomes, em 31-1-78.
1068/Cabo CM Fernando Martins dos Santos, em 31-1-78.
1108/Cabo T António Gonçalves, em 29-1-78.
1815/Cabo M Miguel Coelho Lobo, em 31-1-78.
2032/Cabo CM Evangelista Miranda Ferreirinha, em 31-1-78.
2320/Cabo TFH Ivo da Silva, em 31-1-78.
2519/Cabo M Marcelo Apolo Lores, em 26-1-78.
5485/Cabo L Almiro Teles Martins, em 23-1-78.
7010/Cabo FZ Américo Martins dos Santos, em 3-1-78.
7695/Cabo CE Joaquim Marques Ri-beiro Cantanhede, em 27-1-78.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sen-tidas condolências:

Cap.-m.-g. RA António Cortes Carrasco, em 11-2-78.
Cap.-m.-g. RF Fernando Aníbal Moreira Pinto, em 17-1-78.
Cap.-ten. SG RF Esperança da Silva Correia, em 12-2-78.
Eduardo Bastos, agente de 1.ª classe,

reformado, do QPMM, em 14-2-78.
Francisco dos Santos Pires, maquinista de 2.ª classe do troço do mar do QPMM, em 27-1-78.
Fernando Francisco Oliveira Viana, faroleiro de 3.ª classe do QPMM, em 1-2-78.

Voz da Abita

Recebemos uma carta de um camarada que se identificou, que trancrevemos na íntegra, conforme solicitado pelo autor:

"Meu caro *Pezinhos*

"Nunca te escrevi, mas alguma vez tem que ser a primeira. Tenho acompanhado as coisas que dizes na nossa Revista e, salvo algumas com que não concordo, tenho gostado de te ver pôr os problemas e, sobretudo, de ver um *filho da escola* virado a jornalista, com o nome impresso a letras gordas.

"Já em Julho do ano passado estive, vai não vai, para pegar no papel e escrever-te mas, sabes como é a minha preguiça para as letras. Mas agora, ao ver-te mais uma vez desgostoso por os fuzileiros usarem boina em vez de boné, não resisti e resolvi mesmo pegar no papel e no lápis para te dizer que não estou muito de acordo contigo. Desde já te digo que não escrevo para levantar discussão, mas apenas para fazer alguma luz sobre o problema (não muita, que dizem para se poupar energia), e porque os principais interessados na boina também têm uma palavra a dizer.

"Dizes tu que é feio e inestético uma pessoa colocar a boina na cabeça dum fuzileiro. Depende dos gostos de cada um! Ainda não há muito tempo vi um quadro em que Napoleão se coroava a si próprio e fico agora pensando que seria bonito um grumete *coroar-se* (passe o termo, embora para o fuzileiro a boina valha quase tanto como uma coroa) e ser também tema para um pintor dos nossos dias. De qualquer maneira, a imposição das boinas (parece que é assim que se diz) já dura há dezassete anos e não me parece que se deva mudar o sistema, de *enfiar o barrete,* quando o barrete é uma boina. Mas já não dizemos o mesmo quando nos tentam enfiar outros *barretes.* Lá nisso, *filho da escola,* somos muito *peludos.*

"Também falas na tradição do boné branco, e que era mais próprio da Marinha do que a boina, e que não sei mais o quê... e a tradição... e o passado... e a senhora que não viu a Marinha a desfilar porque não viu os bonés (era míope, com certeza!)... etc. Mas qual boné branco?!! Mas qual tradição?!! Se vamos agarrar-nos ao chapéu... chapéus há muitos!!! E o panamá? E o boné branco de Verão, porque de Inverno era azul? E o bivaque? E o capacete colonial? E o boné de pala, tipo Legião Estrangeira? E o chapéu tipo fazendeiro das campanhas de África? Já vês que há muitos *barretes,* todos eles com a sua tradição e tal como eu, se calhar, usaste-os quase todos, que já tens tempo de Marinha para isso. Cá para mim, a tradição não está no que se põe na cabeça (e a cabeça não serve só para pôr o chapéu) mas no colarinho de alcaxa que se usa com todos os uniformes. Repara na capa do n.º 77 da nossa tão querida Revista e vês o Batalhão de Marinha (são antepassados dos fuzileiros, sabias?) de cotim cinzento, capacete na cabeça e de alcaxa. Não vamos agarrar-nos demais ao boné, que o não merece, e pode até amarrotar-se, por ser usado demais... debaixo do braço.

"Também me alegrei com o facto de reconheceres que nos desfiles e paradas representamos bem a *Briosa* e por isso *merecemos o boné.* Mas olha que tenho visto os nossos camaradas das outras classes, nos navios, em exercícios com os fuzileiros, darem o máximo do seu esforço para a *coisa* sair bem. Nós merecemos o boné que o resto da Marinha usa, mas o resto da Marinha, salvo excepções, também merece a boina que os fuzileiros usam.

"Quanto ao último ponto da tua carta, fiquei satisfeito por teres verificado que os três fuzileiros que encontraste na estação do Metro nos Restauradores (viste-os porque não estavam perdidos numa multidão das horas de ponta), estavam impecáveis. Mas também te digo que o que escreves a esse respeito não me surpreendeu, por ser para nós uma coisa já muito, mas muito, banal. Somos todos assim, o que é que se há-de fazer?

"Não me alongo mais — e até nem sei como consegui chegar até aqui. Espero que continues de boa saúde e de bom humor e a escreveres sempre. Nós por cá todos bem! Um abraço do *filho da escola,* teu amigo ao dispor, que também é da *Briosa.*

Mãozinhas, cabo FZ."

Do ex-mar. CM Olindo Luís de Freitas, de Peniche, recebemos uma carta de que transcrevemos:

"(...) Sou ex-marinheiro porque despi a gloriosa farda do alcaxa, mas continuo a ser homem do mar porque ando na pesca.

"É a primeira vez que vos escrevo e faço-o a propósito de uma carta publicada na *Voz da Abita* num dos últimos números da Revista, para perguntar ao cabo *Pezinhos* se, pelo facto de ganhar mais que algumas pessoas com cursos superiores (sou motorista), acha que eu possa ser classificado de burguês.

"Todos sabem que a vida do mar, sobretudo na pesca, com dias e dias

a bater *cachola* em autênticas *cascas de noz*, é dura. E isso deve ser bem pago, não é verdade? (...)"

N. R. — Mandámos a sua carta ao interessado, que respondeu textualmente:

Claro que a vida de pescador é dura de roer e ningém melhor que nós, os que andam nas ondas do mar, o sabe, logo, deve ser bem paga. Mas, não nos esqueçamos que um professor, um funcionário público, um oficial, etc., "queimaram as pestanas" para o serem e esse trabalho às vezes, custa mais do que parece. E isso também deve ser pago, e bem. Senão, quem estará disposto a moer o juízo durante tantos anos a estudar? A mim, pessoalmente, nunca me passou pela cabeça ganhar mais que um oficial, mesmo tendo uma vida mais dura...

Quanto à questão do burguês... sabe-se que quem faz a língua é o povo e, por mais coisas que digam os dicionários, a ideia que este criou do burguês é de um tipo que vive bem. Ora o que é verdade é que alguns dos tais, com cursos, ganhando mal, não podem viver bem e alguns sem cursos, ganhando bem... só vivem mal se quiserem. Assim sendo, é realmente muito difícil dizer quem é burguês e quem não o é.

Quer ver um exemplo? Numa aldeia da Beira, vizinha com a minha, havia dois amigos inseparáveis que eu próprio conheci. E digo conheci, porque já ambos morreram. Era o professor, homem culto, vivo e inteligente, e um semi-analfabeto que tinha emigrado para o Brasil e tornou de lá com fortuna. Curiosamente, este homem, muito rude no trato e na maneira de ser, quando vestia os seus fatos domingueiros "parecia um doutor", como se dizia por lá.

Muitas vezes iam os dois fazer viagens ao Porto, a Lisboa, a Coimbra...

O professor dizia frequentemente ao amigo:

—Quando formos no comboio ou estivermos em qualquer parte com outras pessoas, você não diga nada. Deixe-me falar a mim, porque você, calado, faz uma certa figura, mas se abre a boca... estraga tudo.

Ora bem, no conceito do povo, o professor, bem vestido e bem falante, é o burguês; o outro, que trabalhou como um mouro e tinha as mãos calejadas, não o era. A verdade é que o professor andava aflito com a falta de dinheiro e o senhor Joaquim, assim se chamava o amigo, tinha o que queria...

Você dirá quem neste caso era o burguês.

E se deixássemos de nos chamarmos nomes uns aos outros e nos tratássemos com respeito e amizade, como uma grande família que somos?

De Mário Serrão, ex-grumete C, de Danbury Conn, USA, uma carta, confirmando a assinatura da Revista, da qual anotámos:

"(...) Como não podia deixar de ser, ela (Revista) foi lida em tempo *record*, tais não são as saudades que sinto por tudo que diz respeito à Marinha. Desde a primeira à última letra, tudo li com a emoção de um marinheiro que, do coração jamais deixará de o ser (...)."

Do assinante António Maria da Silva Carvalho, de Viana do Castelo, uma carta com várias razões pertinentes sobre os problemas e concursos que temos publicado. Diz ele, e tem razão, que a Revista não é só para marinheiros em serviço. É também para os que *estão em casa* e para civis, e para estes é quase impossível conhecer os nomes de alguns navios de guerra, tais como "Açor", "Águia", "Save", etc. Conta a propósito, e fá-lo com humor, o que com ele se passou para saber o nome de um navio através duma capitania.

Enfim, de futuro evitaremos casos como este e ficamos à espera da sua prometida colaboração. A amostra não foi má...

De António Henriques de Melo, ex-mar. CM n.º 753/75, de Santa Comba Dão, uma carta pedindo para ser assinante e da qual transcrevemos:

"(...) Ainda há poucos dias fez um ano que deixei a Marinha, cumprido que foi o meu tempo de serviço obrigatório, e já estou cheio de saudades. Nunca esquecerei os tempos que lá passei, sobretudo um ano na fragata *Comandante Roberto Ivens*, de que guardo tantas recordações e onde havia uma camaradagem excelente, principalmente entre o pessoal de máquinas, do qual eu fazia parte.

"Para matar saudades vou dando, de vez em quando, uma vista de olhos às fotos que possuo do meu tempo de marinheiro. Delas destaco as que tirei na Alemanha Federal aquando duma viagem que lá fiz a bordo da *Sacadura Cabral*. Foi precisamente nessa viagem que tive o meu primeiro contacto com o mar, tendo como prémio uma visita ao estrangeiro, mais propriamente à cidade de Kiel. Daqui fui a Hamburgo de autocarro e visitei a fronteira que separa as duas Alemanhas.

"Isto, senhor Director, nunca mais me poderá esquecer, pois só a Marinha mo poude proporcionar (...)."

CURSO DE ABASTECIMENTO (2.º GRAU) "APOLO 9"

Pede-nos a respectiva comissão organizadora para anunciarmos que o convívio comemorativo do 9.º aniversário do 16.º Curso de 2.º Grau de Abastecimento se realiza no próximo dia 27 de Maio (sábado), na Estalagem Morais, na Ericeira. Ao almoço será servida a ementa de 1969, sendo de 365$00 o custo da inscrição, a qual pode ser feita aos sargentos L Aguieira (Direcção de Abastecimento), Gentil (corveta "João Coutinho") ou Victor (Cons. Adm. da Administração Central da Marinha).

GUARNIÇÃO (1968/70) DA "D. FRANCISCO DE ALMEIDA"

Um grupo de militares que fizeram parte da guarnição daquela fragata, que em 1968/70 fez a sua última

comissão de serviço, em Moçambique, leva a efeito, no dia 27 de Maio próximo, um almoço-convívio, na zona de Lisboa, pelo que convida todos os elementos que tomaram parte na referida comissão e que estejam interessados em estar presentes, a fazer a sua inscrição até ao dia 12 do referido mês, impreterivelmente, junto dos seguintes militares, os quais poderão prestar quaisquer esclarecimentos:

Sarg.-aj. L Cruz, na 5.ª Repartição ("Bem-Estar") da D.S.P., no Ministério da Marinha;
1.º-sarg. MQ Raimundo, na Direcção de Abastecimento (Laboratório), no Alfeite.

ALUNOS MARINHEIROS DE 1949

Pede-nos a respectiva comissão organizadora para informarmos os interessados que o almoço de confraternização do corrente ano se realiza no próximo dia 7 de Maio. A concentração dos "filhos da escola" efectua-se, como habitualmente, junto da estátua de D. José (Terreiro do Paço) das 09.00 às 10.00 horas. Quaisquer esclarecimentos poderão ser prestados pelos J. N. Charrua, Av. Santa Maria, 29-3.º Esq. Barreiro, ou J. I. Rodrigues, Av. D. Afonso Henriques, 31-2.º Dto. — Barreiro (Telefone 207 66 14).

Pedro Francisco

Herói português da Independência dos EUA

Monumento a Pedro Francisco, em Newark, inaugurado aquando da comemoração do bicentenário da independência dos Estados Unidos.

Parece impossível, mas é verdade! Os portugueses desconhecem, quase totalmente, que existiu um compatriota seu que foi *o mais valente varão popular da Guerra da Independência dos Estados Unidos da América.* Nós próprios, com vergonha o confessamos, nunca tínhamos ouvido falar nele. Foi o capelão Delmar, que esteve embarcado num dos navios que representou a Armada Nacional nas festas do segundo centenário da Independência da América, que o revelou à Armada no artigo que publicou no n.º 61 desta Revista.
E porque consideramos o facto uma grande injustiça e queremos redimir-nos desse pecado, transcrevemos do n.º 4 da revista "Horizontes USA", de Julho/Agosto de 1976, um interessante artigo da autoria de Manoel da Silveira Cardozo, professor de História da Universidade Católica da América, em Washington, DC, natural de Santa Cruz das Ribeiras, na ilha do Pico.

"O mais valente varão popular da Guerra da Independência dos Estados Unidos da América (1775-1783), o único e autêntico herói de projecção nacional que surgiu da arraia miúda nessa luta sangrenta, foi um jovem português, soldado raso dos exércitos libertadores, que é conhecido na história pelo nome singelo de Pedro Francisco.
"Ignora-se donde veio. Não se sabe como atravessou o Atlântico, se nalgum paquete de carreira, se em barco negreiro. Teria sido raptado, como se tem imaginado, por possíveis inimigos do pai, que assim se vingavam de algum agravo?
"A auréola do mistério envolve a figura de gigante do homem corajoso e de força sobre-humana que deu que falar no seu tempo. Anos depois, quando vagueava pela Virgínia, disse Alexander Guarden que rara vez encontrou pessoa que não se lembrasse de algum feito miraculoso de tantos que ilustram a vida de Pedro Francisco. Foi a sua actuação destemida na Guerra da Independência que, afinal de contas, o levou aos altares da pátria adoptiva.
"A história quis repetir-se na odisseia deste herói que saiu do anonimato. Se houve um português que acompanhou Cristóvão Colombo no descobrimento do Novo Mundo, e que representou a grei portuguesa no acontecimento que Gómara reputava ser o mais notável da história da humanidade desde a Encarnação, quase três séculos mais tarde houve este extraordinário Pedro Francisco que,

representando o mesmo povo, se salientou valorosamente na luta que iria libertar do jugo inglês as antigas colónias da América do Norte.

"Sabe-se apenas que em Junho de 1765, dez anos antes de estalar o movimento independentista contra a Grã-Bretanha, em pleno consulado do Marquês de Pombal, foi encontrado abandonado e só, sem bagagem e sem história, um rapaz que aparentava ter uns quatro anos de idade. Encontraram-no no cais de City Point, hoje bairro da cidade virginiana de Hopewell, que fica na confluência dos rios James e Appomattox a poucas milhas de Williamsburg, que ainda era capital da Virgínia.

"Nessa época de navegação à vela, barcos da Europa e de outras proveniências (das ilhas do Mar das Caraíbas, por exemplo) subiam à vontade o rio mater da colonização inglesa na América, e foi evidentemente numa dessas embarcações que Pedro Francisco chegou a City Point.

"Era robusto para a idade, moreno de cor, de cabelos pretos e ondulados. A roupa que vestia era suja e enxovalhada, mas reparou-se logo que trajava bem. Colarinho e punhos arrendilhados, calçado de fivelas de prata, uma com a letra 'P', a outra com 'F'. Indícios, com certeza, que o pequenito era rebento de família abastada. A língua que falava era igualmente estranha aos vizinhos de City Point, parecendo-lhes uma mistura de português, francês e castelhano.

"Quando já começava a dominar o inglês, contou o garoto ao seu amo, o juiz de direito Anthony Winston, o que se recordava do passado. Que efectivamente se chamava Pedro Francisco. Que a morada da família era grande. Que costumava brincar no jardim da casa com a irmã. Que sua mãe era bela e falava francês, sem contudo esclarecer a nacionalidade dela, se francesa, se portuguesa. Do pai, só se lembrava que falava outra língua.

"Nessa altura, a colónia francesa de Lisboa não era, entre as estrangeiras, a mais numerosa. Como os italianos, alemães, flamengos, ingleses e irlandeses, a colónia populacional francesa mantinha às Portas de Santo Antão a sua igreja. De resto, a influência em Portugal da ilustração francesa era sensível, e igualmente estreitas eram as relações comerciais entre os dois países. Não será fora de propósito lembrar que uma portuguesa, filha de um marchante português de nome Teles da Silva, casou com o Conde de Rochambeau, que foi marechal de França e general que serviu, no corpo expedicionário francês, na Guerra da Independência Americana.

"O pavor do último dia que passara com a família ficou-lhe gravado na memória. Estava no jardim, a brincar com a mana — nesse dia os pais recebiam amigos — quando de repente homens mal vestidos entraram no recinto e raptaram as duas crianças. A irmã, por tanto gritar e mexer, conseguiu evadir-se; o menino Pedro Francisco foi algemado e de olhos vendados, mordaça na boca, levado a bordo dum navio que se pôs à vela.

"Um dos descendentes de Pedro Francisco, querendo desvendar o mistério das origens do seu progenitor, fez pesquisas no estrangeiro, disse ter encontrado uma família nobre em Portugal com o nome de Francisco, e sugeriu que o rapaz teria sido um dos sacrificados nalguma intriga política.

"Seja como for, não teria havido dificuldade em embarcar o rapaz num dos navios que faziam com bastante frequência a carreira entre Lisboa e os portos da Virgínia. Sabe-se que as ligações comerciais entre a Virgínia e Lisboa já existiam no século XVIII. Em Lisboa havia mesmo alguns representantes de casas comerciais virginianas que colocavam trigo americano no mercado português e faziam seguir em contrapartida vinhos que depois se consumiam nas tabernas e casas particulares da América Inglesa.

"Quanto a Pedro Francisco, o rapaz andou à míngua durante mais ou menos um ano, até que o juiz de direito Anthony Winston, delegado do Condado de Buckingham à Assembleia Revolucionária da Virgínia, que primeiro se reuniu em Richmond, e tio do famigerado Patricy Henry, que também fazia parte da mesma Assembleia, teve compaixão dele e fê-lo seguir para a sua circunscrição do interior, onde uma criada preta o agasalhou. Mais tarde, Winston levou-o para a sua herdade de Hunting Towers, ao lado de Alexandria, porto do Rio Potomac, onde o jovem Pedro

Francisco ficou integrado na casa e começou a trabalhar como ferreiro para o seu amo.

"Foi durante estes anos de aprendizagem que Pedro Francisco, que sempre teve fama de valente, destemido e forte, alcançou a estatura de gigante que o distinguiu entre os contemporâneos, de 1,98m, e o peso, também extraordinário, de 118 kg. O seu tamanho, e as proezas que a sua admirável força lhe permitia fazer, grangearam-lhe simpatias por toda a Virgínia. Depois da Guerra da Independência, quando pôde voltar às fainas da paz, os efeitos heróicos, de dimensões quase sobre-humanas, aliados à sua fisionomia imponente, asseguraram-lhe um lugar de destaque no folclore. Passou a ser o homem do povo mais conhecido do seu Estado.

"Quando a guerra rebentou, o jovem Pedro, de 14 anos, pediu licença ao seu amo para assentar praça no exército da independência, todo ele formado de voluntários, mas o juiz Winston não o consentiu, alegando razões de idade. Do seu remanso de paz, protegido pela família influente com quem vivia, presenciou de longe os começos da magna contenda que iria levar as treze colónias inglesas da América do Norte à independência política. Foi o início de um processo histórico que provocou o desmoronamento do Antigo Regime na Europa e, no Ultramar, a separação da maior parte do Novo Mundo.

"Só foi, portanto, no ano seguinte de 1776 que Pedro Francisco, agora de 15 anos de idade, realizou o seu sonho e entrou para a tropa. Alistou-se no brioso Décimo Regimento da Virgínia, e não tardou o seu baptismo de fogo. Recebeu-o a 11 de Setembro de 1777, nas margens do riacho chamado Brandywine, ao sul de Filadélfia, onde o general Washington debalde tentou impedir o avanço do exército inglês comandado por Howe. Mercê da resistência do regimento virginiano e de destacamentos da Pensilvânia, animados os soldados pelo marquês de Lafayette, o general francês, que num golpe doido de um lado do campo de batalha ao outro deu uma nova coragem à tropa, a derrota dos patriotas não foi esmagadora. Uma parte do exército do general Washington conseguiu salvar-se, permitindo aos americanos refazer as suas forças e entrar a seguir na luta.

"Dois foram os homens notáveis desta batalha, que ficaram assinalados nos fastos da revolução. O general Lafayette, pela sua incomparável coragem, e a praça da Virgínia, Pedro Francisco. Ambos feridos, conheceram-se em casa de um quacre, perto do campo de batalha, onde se foram tratar. Ali começou a amizade que só a morte interrompeu.

"Apesar dos ferimentos, tomou parte menos de um mês depois, na batalha inglória de Germantown, nas redondezas da Filadélfia.

Mandaram-no depois para o Forte Mifflin que as segurava a linha de defesa americana e impedia os ingleses de se abastecerem em Filadélfia. Em Junho encontramo-lo na batalha de Monmouth, onde foi ferido segunda vez com tanta infelicidade que passou o resto da vida a aturar os estragos feitos pela bala inglesa. Um ano mais tarde, no Verão de 1779, lutando ao lado dos camaradas do Décimo Regimento de Virgínia, foi ferido pela terceira vez, no ataque dos patriotas contra os postos fortificados dos ingleses em Paulus Hook e Stony Point.

"Acabado o período de alistamento, voltou Pedro Francisco à Virgínia, mas a vida pacata do campo já o não prendia. Sem grande demora, entrou mais uma vez para a tropa, alistando-se no regimento de milícias comandado pelo coronel William Mayo, do seu estado adoptivo. Alistou-se, diga-se de passagem, num momento dos mais aziagos, em que o futuro da guerra no Sul estava em dúvida. As duas metrópoles de sul, Savannah e Charleston, tinham caído em poder dos ingleses, e o Congresso Continental andava a ver se conseguia criar outro exército que pudesse confrontar o inimigo. Entregou-o a Horácio Gates, o comandante menos capacitado da guerra. Apesar do estado lastimoso do seu exército, faminto e esfarrapado, o inconsciente Gates resolveu atacar os ingleses comandados por Cornwallis nos campos de Camden, na Carolina do Sul. Os ingleses atacaram primeiro, servindo-se da cavalaria de vanguarda a cargo do cruel Banastre Tarleton. Foi o pânico. O general Gates pôs-se em fuga, e a debandada foi geral. Registou-se agora o feito mais heróico da desastrosa batalha.

Pedro Francisco, sozinho, para não o deixar cair nas mãos dos ingleses, salvou um canhão de quatrocentos e tantos quilos, carregando-o às costas e disparando-o, quando chegou às linhas americanas, contra o inimigo. Salvou com esta proeza a vida do coronel Mayo, seu comandante, que lhe ficou eternamente grato. Anos depois, em preito de reconhecimento, deu-lhe a sua espada de gala, a mesma que se conserva hoje na Sociedade Histórica da Virgínia, em Richmond. No seu testamento, legou-lhe 1000 acres de terreno no vizinho estado de Kentucky, que Pedro Francisco nunca gozou por se terem oposto à herança os herdeiros forçados do mesmo coronel.

"Na batalha de Guilford Courthouse, perto de Greensboro, na Carolina do Norte, ele próprio, a 15 de Março de 1781, empunhando a espada de folha larga que lhe oferecera o general Washington, feriu de morte onze soldados do exército inglês. No monumento que depois se mandou construir no sangrento local, lemos as seguintes palavras: *A Pedro Francisco, de estatura gigante, gigante na força e na coragem, que matou nesta contenda onze soldados do inimigo com a sua própria espada de folha larga, tornando-se talvez o mais famoso dos soldados rasos da Guerra da Independência.*

"O general Nathanael Greene, do exército revolucionário do Sul, que boa conta deu do seu valor na batalha de Guilford Courthouse, em preito de homenagem mandou fazer um belo estojo para navalha de barba com esta legenda: *A Pedro Francisco, de New Store, Condado de Buckingham, Virgínia. Homenagem ao seu valor moral e ânimo. Do seu camarada de armas Nathanael Greene.* O estojo ainda existe, e está patente ao público no museu a cargo do Serviço dos Parques Nacionais em Guilford Courthouse. Os seus superiores quiseram ali mesmo promovê-lo a oficial mas Pedro Francisco recusou a honra. Alegou, para se justificar, que não sabia nem ler nem escrever.

"Das feridas que recebeu nas campanhas militares da Carolina do Sul, convalesceu Pedro Francisco em casa de pessoa caridosa que o encontrou moribundo no campo de batalha. Uma vez restabelecido, voltou à vida militar. A caminho de Yorktown, houve uma escaramuça que por pouco lhe custava a vida, com dragões do famigerado Lorde Tarleton, numa taberna que pertencia a Ben Ward. Chegou a Yorktown a tempo de presenciar o acontecimento mais decisivo da guerra. O general inglês, Cornwallis, vendo-se assediado por mar e terra, bloqueado pela armada de França comandada por De Grasse, cercado pela tropa revolucionária de Washington e dos generais franceses Lafayette e Rochambeau, rendeu-se a 19 de Outubro de 1781. Era um exército de 7000 homens que se entregava. Quando Cornwallis se pôs a caminho da casa onde assinaria a capitulação, a charanga que o acompanhava tocou, por azar, uma música com o título sugestivo de *O Mundo de Pernas Para o Ar.*

"Com o fim da guerra, Pedro Francisco entrou para a reforma e voltou à terra. Casou em 1785 com Susana Anderson e passou a viver em Locust Grove ("Alfarrobeira") no condado de Buckingham, uma propriedade rústica de 200 acres que uma Virgínia grata lhe oferecera. Aqui exerceu o ofício de ferreiro, dedicou-se à lavoura (mais os escravos que tinha) e construiu a casa que lhe serviu de residência a partir de 1794. Enviuvou e tornou a casar. Em 1824, na ocasião da visita aos Estados Unidos do marquês de Lafayette — vinha matar saudades dos seus dias de glória — houve um encontro de amizade entre o general francês e o soldado raso luso-americano. Este acompanhou-o no giro triunfal através da Virgínia. Dois anos depois, o ilustre político da nova república, Henry Clay, também visitou o antigo soldado, atraído não só pela fama das suas proezas militares, que em vida nunca o largou, mas igualmente pela tradição que ficou da sua força hercúlea.

"Acabou a vida na capital do estado, em Richmond (para onde tinha sido transferido em 1780), no desempenho do cargo de sargento-de-armas da Câmara Estadual de Deputados. Adquiriu tais simpatias que quando morreu a 16 de Janeiro de 1831, a assembleia, cheia de mágoa pela perda irreparável deu-lhe as merecidas honras fúnebres no próprio Capitólio, que era o palácio do governo, e os restos do que em vida foi Pedro Francisco ficaram inumados num cemitério histórico de Richmond. Ali jazem até hoje, numa campa que se distingue por se encontrar entre as dos homens notáveis da Guerra da Independência.

"O tributo pago à memória de Pedro Francisco, que os coevos souberam honrar, continua até aos nossos dias. Nos princípios deste século, as Filhas da Revolução Americana, uma sociedade patriótica de descendentes dos homens que serviram na guerra da Independência, mandaram plantar treze *Árvores da Liberdade* para simbolizar as antigas treze colónias inglesas da costa Atlântica que deram origem aos Estados Unidos da América. Plantaram-nas no parque municipal de São Francisco da Califórnia, nas margens do Pacífico, cada uma delas fincada em terra trazida de propósito do respectivo estado. A da árvore dedicada à velha e nobilíssima Virgínia veio da sepultura de Pedro Francisco.

"Mais ainda. Nos estados de Rhode Island e Massachusetts, os seus governadores civis, querendo assim testemunhar a importância política das populações portuguesas da Nova Inglaterra, o primeiro desde 1954, o segundo desde 1955, todos os anos proclamam oficialmente o dia 15 de Março, aniversário da batalha de Guilford Courthouse, *Dia de Pedro Francisco.* Celebram-no nas escolas e nas reuniões das câmaras e das outras entidades oficiais, tecendo elogios de quem tem todo o direito de ser recordado. Uma sociedade beneficente portuguesa com sede em Boston, a União Portuguesa Continental dos Estados Unidos da América, criou por sua vez o Prémio *Pedro Francisco* para distinguir americanos que tenham honrado o nome português. Entre os premiados encontra-se o falecido John Dos Passos, o grande escritor de categoria internacional, neto de madeirenses. E finalmente os Correios, em 25 de Março de 1975, puseram à venda em todas as agências do país um selo comemorativo do herói português, agora denominado *Lutador Extraordinário.*

"Não resta dúvida alguma que o rapazinho abandonado em 1765 no cais duma vila ribeirinha da Virgínia chegou a ser o soldado raso mais conhecido e festejado da Guerra da Independência. Neste ano de 1976, em que a nação comemora o segundo centenário da sua vida nacional, é altamente honroso para Portugal, que sempre foi ventre ubérrimo de emigrantes, saber que um dos seus filhos veio a ser o único e verdadeiro herói popular da Revolução Americana. "Pedro Francisco tornou-se não somente um herói da Revolução mas também um símbolo de força, coragem, audácia e perspicácia, qualidade que a jovem nação estimava e achava essencial à sua sobrevivência."

NGANA ZAMBI
(Senhor Deus)

NGANA ZAMBI, (Senhor Deus)
acode à mulatinha
do ventre fecundo,
estendida no chão ...
vestida de trapos,
olhar de criança,
seios de madrugada.
Esperando o moço,
seu moço bonito,
não cangundo, (1) não,
mas bonito mesmo
com olhos de céu,
riso de alvorada.

Que lhe traz nas mãos
um sol pequenino
pintado d'esperança.
E o calor tão bom
do seu corpo forte,
com veias d'amor
e jeito de dança ...

(1) *Cangundo — branco ordinário*

Helena Luísa Miranda Coentro Bonjour
Funcionária da DSEC

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Continuamos a apresentar mais algumas curiosas mensagens ... da série que iniciámos no n.º 67 (Abril 77):

30 — Numa fase aguda da guerra, a flotilha de vedetas torpedeiras tinha as suas unidades actuando fora da base, numa operação prolongada e desgastante. Quando esta foi dada por finda, decidiu-se proporcionar às guarnições um merecido descanso; por falta de alojamento a bordo das pequenas unidades, teve que alugar-se quartos num hotel.

Antes de recolherem, os oficiais passaram umas horas no bar do hotel, com simpáticas companhias, comemorando as tréguas que lhes foram ocasionalmente facultadas.

O comandante da flotilha foi "para terra", desenferrujar as pernas, e quando regressou ao hotel verificou que o seu quarto estava ocupado (o comandante era o único que não compartilhava o quarto com outro oficial).
Na manhã seguinte, a flotilha largava de novo para operações, e entre as várias mensagens próprias da largada apareceu uma relativa ao incidente da noite anterior, originada pelo comandante da flotilha, que dizia assim:

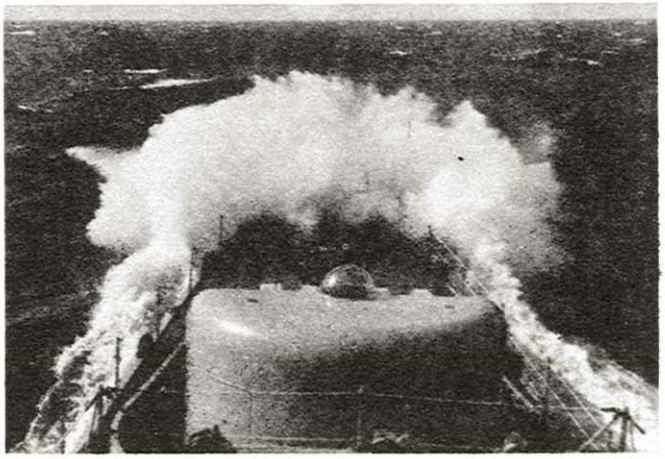
= LEMBRO OFICIAIS ALOJAMENTOS COMANDANTE NÃO REPITO NÃO DEVEM SER OCUPADOS COM OBJECTIVOS QUE NÃO CONSTEM MANUAL BOAS MANEIRAS =

31 — À saída da barra cruzavam-se dois "destroyers" que, naquele tempo, dispunham ainda de incipientes ajudas electrónicas.
O nevoeiro era denso, o que fazia antever uma viagem péssima para o navio que saía.
Pela fonia, o navio que entrava o porto, transmitiu:

= ESPERO ENCONTRE NECESSÁRIAS FACILIDADES EM LEIXÕES =

O "destroyer" que seguia para o Norte, respondeu:

= ESPERO ENCONTRAR LEIXÕES =



O mar estava cão... (Foto do 1.º-sarg. TE José de Sousa Canteiro)

32 — O mar estava cão. A proa da corveta furava as ondas gigantescas e levantava-se a seguir, trazendo consigo toneladas de água; ao mesmo tempo, o navio torcia-se todo, dum bordo ao outro, deixando a guarnição sem sossego e o pessoal de quarto em sobressalto constante.
Os primeiros alvores do dia que nascia traziam ao oficial de quarto a esperança de melhor tempo. No entanto, subitamente, soaram na ponte os alarmes de avaria da sonda e do radar, e logo a seguir da girobússola. Azar!
Naturalmente preocupado, o oficial de quarto telefonou para o comandante a informá-lo do sucedido, fazendo uso, portanto, das comunicações internas do navio:

— Bom dia, senhor comandante. As condições de mar e de tempo continuam más. Agora, num repente, avariaram-se a sonda, o radar e a giro. O senhor comandante vem cá acima?
— Oh diabo! Mas eu estou branco...
— Não é caso para tanto, senhor comandante; não há-de haver azar — respondeu o jovem guarda-marinha, tentando suavizar a situação.
— Eu queria dizer que estou branco mas é do sabão da barba; estou quase pronto e subo já.
— O senhor comandante determina mais alguma coisa? — perguntou o oficial de quarto, na forma tradicional. E desligando o telefone, "desabafou" consigo mesmo a bronca matinal...

33 — o "destroyer", conhecido pela sua eficiência, obtida em constantes manobras, cruzou-se à saída da barra com o rebocador de alto mar, que levava içado um grande número de bandeiras de sinais. Os códigos de sinais foram rapidamente folheados, a bordo do "destroyer", mas não se encontrava o significado de tão esquisita sinalefa originada pelo rebocador. O remédio foi perguntar, por morse luminoso:

= INFORME O SIGNIFICADO DO SINAL QUE TEM IÇADO =

A resposta do rebocador, transmitida por meio duma lanterna de sinais, era clara:

= LAMENTO NÃO SABER. AS BANDEIRAS CHEIRAVAM MUITO A PEIXE =

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

Saibam Todos

Que em virtude de os novos bilhetes de identidade dos militares dos QP da Armada não conterem, ao contrário do que sucede nos do Exército e da Força Aérea, duas disposições legais que interessa conhecer e continuam em vigor, recorda-se:

— que, fora de casos de flagrante delito, a captura de militares no activo ou na efectividade de serviço deverá ser requisitada aos seus superiores hierárquicos pela autoridade judiciária competente (Lei n.º 58/77, de 5 de Agosto).

— que os oficiais e sargentos dos QP nas situações do activo, reserva ou reforma, têm direito a detenção, uso e porte de armas de qualquer natureza (Dec.-lei n.º 46 672, de 29 de Novembro de 1965, e Dec.-lei n.º 98/76, de 2 de Fevereiro).

O contratorpedeiro "Lima" (Foto cedida pelo ex.-mar. R Ramiro B. Martins, Londres).

A última atracação

Eram cerca das 18.30 horas do dia 22 de Outubro de 1964, já de noite, quando o contratorpedeiro "Lima", que largara da ilha do Sal (Palmeira) algumas horas antes, começou a manobrar para atracar à ponte-cais n.º 6 (Leste-Oeste) no Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde.

Rajadas de Nordeste e pouca visibilidade caracterizavam o estado do tempo.

Como muitos ainda devem estar lembrados, os navios da classe do "Lima" ("Vouga", "Tejo", "Dão" e "Douro"), manobravam com dificuldade a baixas velocidades, pecha que, de resto, é comum a quase todos os navios. Todavia, nos contratorpedeiros, muito compridos, estreitos (pequena boca) e particularmente altos na ponte, as coisas complicavam-se ainda mais, quando as condições não eram favoráveis, sobretudo para aqueles a quem, como a nós, não sobravam o engenho e a arte de manobra.

Felizmente que, na Armada, outros superavam largamente os normais recursos da maioria. Lembra-nos a propósito um camarada nosso, com tanto de coração como de bom marinheiro que, na altura, comandava na Guiné, navio irmão do "Lima".

Para ele não existiam problemas para fazer obedecer o navio à sua vontade de manobra.

Numa das vezes que, com o "Lima", fizemos viagem à Guiné, concertámos "rendez-vous" com o seu navio, o "Vouga", para a entrada do rio Geba, com o fim de nos auxiliar na aterragem, a qual, na sequência de vários elementos adversos, se estava mostrando pouco segura: céu encoberto desde a véspera; a bóia de espera tinha garrado e não estava lá, o que, aliás, se sabia ser frequente; o radiofarol do Caió não funcionava; os fundos não davam indicações de posição por, naquela zona, se manterem durante largas milhas, praticamente sem alteração, entre as quatro e seis braças; o radar também pouco adiantava, porque a costa ali é muito baixa; etc. Foi portanto com grande alívio que, despejado forte aguaceiro, avistámos na proa, ligeiramente aberto por BB e já muito próximo, o navio do nosso camarada, pairando, com o farol do Caió pelo través.

Quando nos aproximámos, pudemos vê-lo lá de cima, na ponte alta, queimado do sol, de tronco nu, com abundante cobertura capilar por todo o corpo menos na cabeça e, no mesmo jeito do comandante, espalhados pelo convés, desde o castelo da proa até à tolda, os homens da sua guarnição, respirando saúde, força e determinação.

O cinzento das pinturas, o brilho dos amarelos, a guarnição e a silhueta do "Vouga", projectados nas águas barrentas do Geba e no tarrafo das margens, casavam em harmonia: bela imagem, que ainda retenho, da Marinha da Guiné daqueles tempos.

Soubemos depois, e é essa uma das razões porque fizemos este desvio à nossa história, que o "Vouga" tinha o veio de uma máquina empenado e só podia utilizar, em pleno, a outra. Isso, porém, não impedia que o "Vouga", apesar das limitações daí resultantes e das dificuldades próprias do navio, já referidas, continuasse a desempenhar, como qualquer outro navio 100% operacional, todas as missões que lhe eram atribuidas. Estou mesmo em crer que, se o deixassem ou dele precisassem, ainda agora lá andaria, ainda que, para tanto, tivesse de navegar apenas com metade das pás de um único hélice...

Mas, vamos à nossa história.

Como íamos dizendo, o "Lima" manobrava para atracar, já de noite, no Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde. Máquina de bombordo a vante devagar, máquina de estibordo a ré devagar, todo o leme a estibordo: foram estas as ordens que julgo terem sido dadas e executadas para oferecer o bombordo ao cais onde se pretendia atracar. Realmente, o navio iniciou a guinada para estibordo, mas por qualquer motivo, talvez rajada forte de Nordeste, aguentou a guinada, e começou a abater para bombordo, indo encostar suavemente, não ao cais n.º 6, como se pretendia, mas sim ao n.º 4 que lhe era perpendicular.

Apercebendo-nos de que os nossos talentos de manobra não dariam para alterar a situação, aceitámos sem hesitar a vontade do navio e confirmámos pelo ETO (equipamento de transmissão de ordens) a atracação ao cais n.º 4. Não foram precisas retenidas. Os cabos da proa, da popa, os traveses e as regeiras, facilmente se passaram à mão para terra e, em breves minutos, se deu volta à faina e se colocou a prancha.

O comandante-em-chefe e a sua comitiva, que viajavam a bordo, sairam tão rapidamente, como se tivessem vindo da ilha do Sal em automóvel.

Supomos que muito poucos, incluindo os de bordo, se aperceberam do feliz percalço. Fomos muito cumprimentados pelo sucesso. Há muito tempo que não se via uma atracação tão limpa e tão rápida com navios daquele tipo e naquelas condições de tempo...

Para nós, foi também a melhor e, por sinal, também a última das atracações. Dois dias depois, regressávamos de paquete a Lisboa para frequentar o Curso Superior Naval de Guerra e nunca mais voltámos a comandar navios. Enfim, "malhas que a Marinha tece"...

E foi este o título que pensámos dar a esta pequena história, mas o receio de plagiar o sr. Álvaro Guerra no título "As malhas que o Império tece" que deu a uma sua realização televisiva, na qual, suponho que no segundo episódio (não vi mais nenhum), com muita ligeireza e a maior das injustiças, pretendeu reduzir a epopeia marítima e ultramarina portuguesa, a uma simples viagem de cacilheiro com olhos de regresso, fez-nos desistir da ideia e optar por título mais simples e mais objectivo — "A ÚLTIMA ATRACAÇÃO". E foi mesmo.

Moura da Fonseca
V/alm.

Museu Marítimo Almirante Ramalho Ortigão

Talvez muitos leitores não saibam que existe na Capitania do Porto de Faro um museu marítimo que tem modelos de muito interesse e é bastante visitado por nacionais e estrangeiros. A História deste museu é curiosa: nos fins do século passado, o capitão-tenente engenheiro-hidrógrafo Baldaque da Silva foi encarregado do estudo das pescas que se efectuavam na nossa costa. Para esse fim mandou fazer modelos das artes e embarcações utilizadas pelos pescadores. Terminado o seu estudo, do qual resultou a publicação, em 1892, da monumental obra "O estado actual das pescas em Portugal", os modelos foram adquiridos pelo Estado, por proposta do inspector Francisco da Fonseca Benevides, oficial da Armada e lente da Escola Naval que pensou em reuni-los num museu a criar em Faro.

De facto, por despacho de 4 de Janeiro de 1889, do ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Emídio Navarro, foi criado o Museu Marítimo Industrial que ficou anexo à Escola Industrial de Pedro Nunes, de Faro. O museu ficou então instalado em dependências desta escola que funcionava na Rua do Município. Alguns anos mais tarde, passou para um edifício da Rua Infante D. Henrique da mesma cidade, donde foi transferido depois para o solar dos Pantejas, na Rua de Santo António, onde está hoje o Clube Farense.

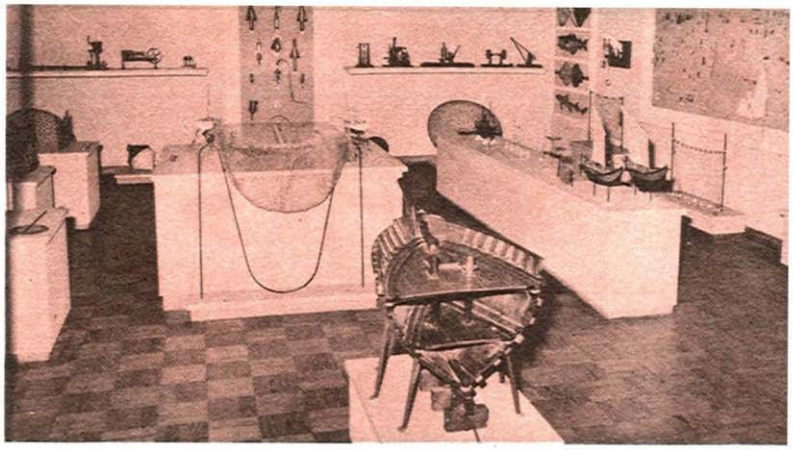
Em 1916 as colecções do museu estavam já muito deterioradas, por não terem sido beneficiadas desde a sua instalação em Faro. O pintor Lyster Franco, então director da Escola Industrial de Pedro Nunes, para salvar os modelos da destruição total, propôs a sua entrega à Marinha de Guerra, para figurarem num museu anexo à Escola de Alunos Marinheiros do Sul, o que foi aprovado por despacho ministerial de 27 de Setembro de 1916. Os primeiros-tenentes Ramalho Ortigão e Baptista de Barros, instrutores desta escola, procederam à instalação dos modelos. A escola, desde 1912, funcionava no edifício do Paço Episcopal, no Largo da Sé, mas, como é sabido, esteve primeiramente instalada na corveta "Duque de Palmela" que, para esse efeito, veio para a ria de Faro, em 1895, amarrando nas Quatro Águas, em frente da cidade. Manteve-se ali até 1912, ano em que a corveta, devido ao seu estado, foi considerada incapaz para o funcionamento da escola, passando então para o edifício do Paço Episcopal. Em 1923 foi extinta a Escola de Alunos Marinheiros e passou o Departamento Marítimo do Sul a ocupar o belo edifício do Largo da Sé. O museu continuou ali instalado mas, em 1929, foi colocado no antigo refeitório dos alunos-marinheiros, onde se fizeram algumas obras de adaptação.

Pensou-se, em dado momento, em trazer para Lisboa as colecções do museu para serem integradas no Museu de Marinha que, como se sabe, só viria a ser inaugurado muitos anos mais tarde. Opôs-se a esta ideia o então comandante Ramalho Ortigão que não só conseguiu que o museu continuasse em Faro, mas também que fossem efectuadas obras para a sua instalação condigna. Por iniciativa daquele oficial os modelos foram então restaurados e completada a colecção de artes de pesca. O museu continuou muitos anos no edifício do Largo da Sé e, em 1951, passou a denominar-se Museu Marítimo Almirante Ramalho Ortigão numa justa homenagem a quem tanto pugnara pela sua conveniente instalação. Em 1964 foram inauguradas as novas instalações do museu, no primeiro andar do novo edifício da Capitania do Porto

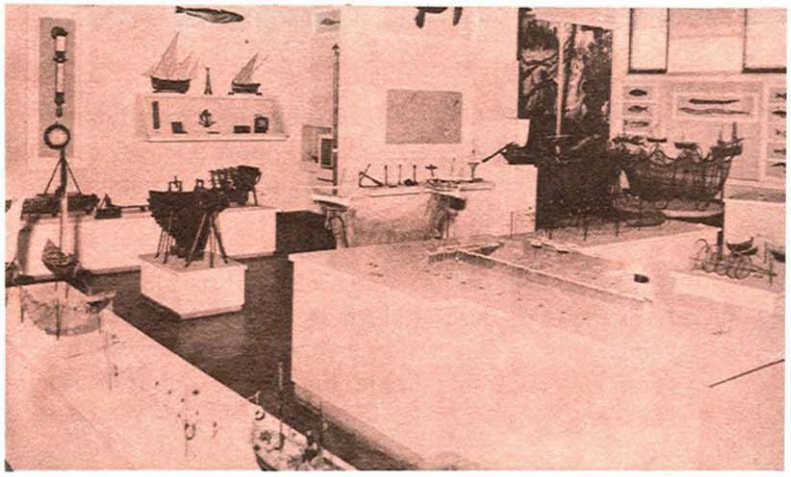
de Faro, tendo dirigida a sua reinstalação o comandante Carlos Pacheco Pinto, coadjuvado pelo pintor Carlos Porfírio.

O museu possui colecções muito interessantes, dispostas em três salas que têm como patronos Baldaque da Silva, Lyster Franco e Manuel Bivar. Baldaque da Silva mandou construir os modelos que foram o núcleo inicial do museu. Lyster Franco foi o ilustre pintor que restaurou as telas nele expostas, algumas da sua autoria. Manuel Bivar foi um ilustre farense, apaixonado por assuntos de marinha, e construiu os modelos de navios de guerra do século passado que figuram no museu, sendo de salientar a corveta "Calipso", pelo pormenor dos seus acabamentos. Este modelo foi terminado pelo senhor Raul Bivar, devido à morte prematura de seu pai. Existem no museu 39 modelos de aparelhos, artes e utensílios de pesca, entre os quais, armações de atum e sardinha, arte de cerco americano, a remos e a vapor, xávega, sacada, redes de emalhar, tapa-esteiros, etc. Possui também 46 modelos de embarcações diversas: galeão a remos e a vapor, traineira, parelha de arrasto, e todos os outros tipos de embarcações de pesca utilizadas na nossa costa, além de diversos modelos de navios de guerra e mercantes. Existem ainda no museu 95 modelos de construção naval, de instrumentos e aparelhos de bordo e de máquinas. Guarnecem as paredes 31 telas do pintor João Vaz, 27 de João de Almeida, 5 de Maria Justina Tibúrcio, 2 de Lyster Franco, uma grande tela de Carlos Porfírio alusiva ao copejo numa armação de atum, uma tela de Samora Barros sobre a actividade piscatória da praia da Ericeira e um quadro do pintor César Formilli. Estão pintadas nestes quadros muitas das espécies de peixes e mariscos da costa portuguesa. É curisoso registar que os quadros de João de Almeida estão reproduzidos em cromos no livro "O estado actual das pescas em Portugal".

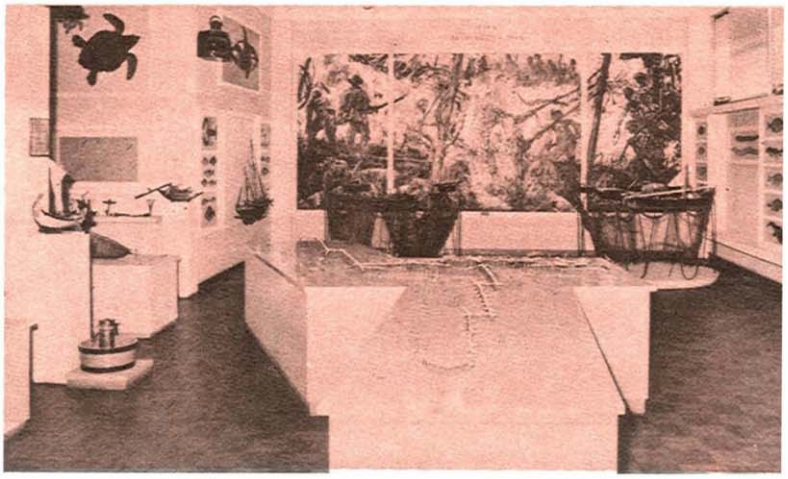
Em 1972 foi o museu enriquecido com a oferta de nove modelos de navios, cedidos pelo Museu Militar, de Lisboa. São os seguintes: galeão "S. João" ou "Botafogo", o maior navio de guerra da sua época (fins do século XVI) que tinha 366 bocas de fogo; nau "Príncipe Real", construida em 1771, com 78 bocas de fogo e uma guarnição de 950 homens (foi um dos navios da esquadra do almirante Marquês de Nisa que actuou no Mediterrâneo, em 1798/1799, sob as ordens de Nelson); nau "Flor de la Mar", onde embarcou Afonso de Albuquerque para a conquista da Malaca; nau "Nossa Senhora da Conceição", construida em 1701 (entrou na batalha naval de Matapan, contra os turcos, em 1717); galeão "Santa Luzia" de 360 toneladas e 30 bocas de fogo que enfrentou uma esquadra de seis navios holandeses, na costa do Brasil, em 1650, prestigiando a Armada nesse combate; nau "S. Gabriel", navio-capitânia da esquadra de Vasco da Gama, na viagem da descoberta do caminho marítimo para a India; modelo da caravela portuguesa de dez rumos (1482); vedeta "Vega", cujo comandante, segundo-tenente Oliveira e Carmo, se bateu heroicamente quando da invasão de Diu, em 1961, tendo morrido em combate; cruzador "Alabama" que combateu na Guerra de Secessão Americana (1861/1865) ao lado dos Estados Confederados.



Aspecto da sala Lyster Franco



Sala Manuel Bivar



Sala Baldaque da Silva

Ao terminar este artigo fazemos duas sugestões: a primeira, que o museu seja ampliado, para melhor exposição dos modelos e para que possa ser completado com novas colecções. O turismo algarvio muito teria a lucrar se isso acontecesse, dado o interesse que o museu desperta aos visitantes. Em segundo lugar, julga-se que a vigilância do museu deve ser reforçada, visto que se nota o desaparecimento de pequenas peças dos modelos. Finalmente, recomendamos a quem sinta interesse pelas coisas de marinha a visita ao museu, pois não dará certamente por perdido o tempo gasto a percorrer as suas salas.

Henrique Alexandre da Fonseca
Cap.-m.-g.

Terminologia Naval

FRALDA DO MAR — Orla do mar; beira-mar; falda do mar.

FRANCO — Diz-se de um porto que é livre de baixos, escolhos ou de quaisquer obstruções. Diz-se também do porto onde as mercadorias são isentas de taxas alfandegárias.

FREIO DO LEME — Peça compressora montada na cachola do leme, destinada a imobilizá-lo em caso de avaria ou para efectuar a desmontagem do aparelho de governo, quando necessário.

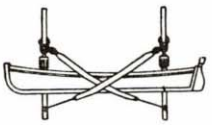
FRENTE — Termo meteorológico para designar as superfícies de descontinuidade entre duas massas de ar; consoante as características que apresenta assim se poderá classificar em frente fria, frente quente e frente oclusa.

FRESCOS — Géneros metidos a bordo, constituidos por carne, peixe, frutas, hortaliças, etc. e que se deterioram facilmente se não forem conservados em frio.

FRETAR — Alugar um navio por viagem ou tempo determinado, mediante o pagamento ao armador de quantia estipulada, designada por frete.

FROTA — Grande número de navios de guerra que naveguem em conjunto; força naval; armada. Conjunto de navios mercantes de um país, de uma mesma companhia, ou dos destinados a um mesmo fim.

FUNDA — Tira de gacheta forrada de lona, fixa no olhal da cabeça de cada turco, para atracar uma embarcação quando içada; cada embarcação dispõe de duas fundas que se cruzam sobre o seu bojo.



FUNDEAR — Largar para o fundo uma âncora de proa, a fim de aguentar o navio na posição desejada. Ancorar.

FUNDO — Parte inferior do casco, abaixo do encolamento. Natureza do solo submarino; quando o fundo dá boa ou má presa ao ferro, assim se diz de "boa ou má tença", pertencendo à primeira categoria o fundo de barro, lodo ou areia e à segunda o de lodo solto ou mole, sendo pior o de rocha.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Está já a circular desde 15 de Fevereiro, a primeira série portuguesa deste ano, por sinal a primeira fase da substituição da actual série-base que chegou a estar programada para o passado ano.

Como se pode observar na reprodução que acompanha este apontamento, o tema tratado é, como aliás tinha sido anunciado, "Instrumentos de Trabalho", sem dúvida, muito interessante e objectivo, com vastas possibilidades de despertar grande interesse, por poder inserir-se em muitas e variadas colecções temáticas, o que agrada sempre aos coleccionadores.

Como nota saliente e muito positiva quanto a nós, o facto de, pela segunda vez na história da filatelia portuguesa, se verificar em séries-base, que cada selo apresenta o seu motivo; e mais, apresenta-o pondo em comparação instrumentos de trabalho de tempos mais ou menos remotos com os que na actualidade são utilizados para execução dos mesmos trabalhos. Ideia interessante, sem dúvida, pese embora a pequenez das dimensões dos selos — trata-se, como se disse, de uma

série-base, portanto de fabricação mais económica, sobretudo nas cores utilizadas na impressão e no tamanho dos selos — dificultar por vezes uma perfeita e correcta apreciação dos motivos que os ilustram.

De qualquer modo, parece-nos estarmos em presença de um conjunto que, nesta primeira fase, deixa antever que resultará muito positivamente.

Neste primeiro grupo de selos, pode ver-se um instrumento de escrituração manual e um computador de sistemas, um barco de pesca artesanal e um moderno barco de pesca industrial, um arado romano e um tractor, uma prensa manual de impressão e uma moderna rotativa e algumas ferramentas da construção civil — camartelo, escopro, nível de pedreiro e pá de estucador — e um estaleiro de construção civil da actualidade.

Em nossa opinião, repetimos, estamos, na verdade, perante um novo conjunto de selos interessantes e capazes de interessar filatelistas de muitas partes do mundo. É certo que as suas reduzidas dimensões e pobreza de colorido não os favorecem mesmo nada mas, e apesar disso, acreditamos que terão bom acolhimento e serão devidamente apreciados.

SELO PORTUGUÊS EM EVIDÊNCIA INTERNACIONAL

Quando apareceram os selos da série "Europa 77", nós escrevemos aqui, na costumada apreciação de novos selos, entre outras coisas, que "tudo nestes selos nos parece perfeito, pelo que, estamos convencidos, irão merecer os maiores encómios, não só dos filatelistas, mas também de todos os que gostam de apreciar o que é realmente belo".

Queríamos dizer na nossa, que esses selos se assemelham a miniaturas de famosas telas.

Estávamos porém muito longe de imaginar que um deles, precisamente o que ilustra este apontamento, fosse considerado o mais belo entre todos os emitidos nesse ano, dentro do

tema "Europa", nos países que fazem parte da Confederação Europeia dos Correios e Telecomunicações, ou seja, todos os da Europa Ocidental e a Jugoslávia, e por isso mesmo galardoado pela Associação Belga de filatelia com o respectivo prémio. É nossa convicção que a atribuição deste, que a alguns surpreende, é motivo forte para todos nós, portugueses, coleccionadores de selos ou não, nos sentirmos orgulhosos com mais este grande brilharete dos Serviços Artísticos dos CTT que, pela sua inegável capacidade de inspiração e ralização, são bem credores das maiores felicitações.

Com efeito, numa paisagem irreal como a que ilustra o selo distinguido, aqueles Serviços souberam descortinar a arte que tão bem sintetizou o espírito e natureza da paisagem alentejana, consagrando-a, o que, convenhamos, é efectivamente uma demonstração muito eloquente da validade actual da filatelia portuguesa.

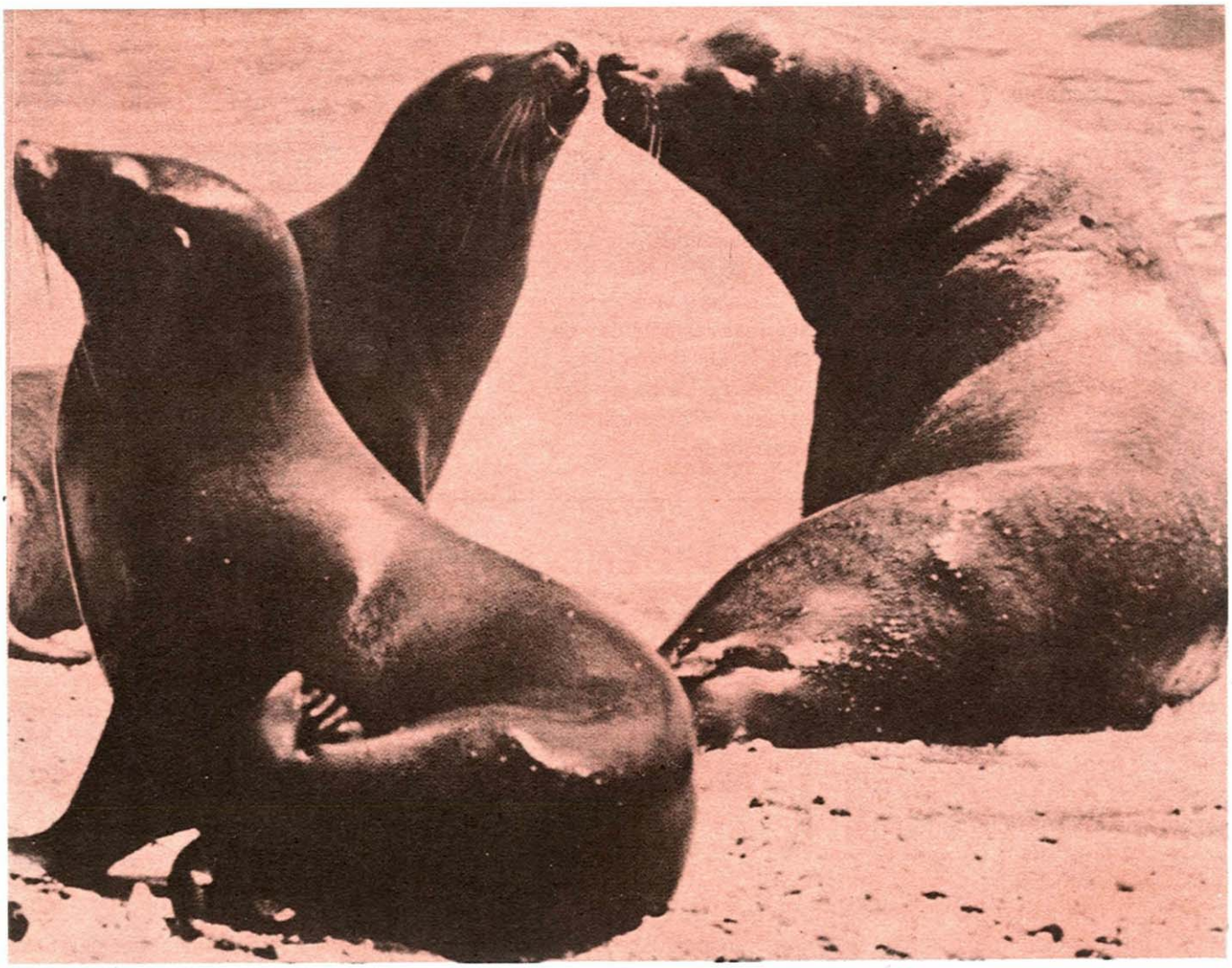
MARCOFILIA

Reproduzimos, a acompanhar esta nota, um dos mais bonitos carimbos postais usado em Portugal nos últimos tempos.

São várias as razões que justificam a nossa afirmação, das quais destacamos, além da sua inegável beleza, o facto de assinalar a maior e a melhor manifestação filatélica levada a efeito no Sul do país, concretamente o Salão Internacional de Filatelia Temática, e de homenagear o abade Franz de Toyer, grande filatelista belga e o maior impulsionador de sempre da filatelia temática.

Trata-se, realmente, de uma marca postal verdadeiramente notável.

G. Brandão
2.º-ten. SG



As focas foram utilizadas pela Marinha americana na fase experimental do ASROC.

Os Cetáceos: auxiliares de Marinha

Parece haver uma certa relação entre a inteligência e o tamanho do cérebro. Na evolução das espécies, o crescimento do cérebro nos mamíferos, é limitado pela faculdade de resistir a acelerações bruscas e a movimentos rápidos de rotação da cabeça. De entre os actuais animais terrestres, só o elefante tem um cérebro maior que o homem. No mar, que tem uma densidade mil vezes maior que o ar, o cérebro dos animais está menos sujeito a movimentos bruscos. Por isso é que, nas baleias, se encontram presentemente os cérebros mais volumosos. Na actual fase de evolução, é muito semelhante a proporção do peso do cérebro em relação à do corpo dos golfinhos e do homem e, tanto um como o outro, apresentam sulcos e circunvoluções semelhantes.

As complexas operações mentais dos cetáceos são comparáveis às do homem e mostram qualidades análogas como as de iniciativa, dedicação, sociabilidade, sentido de humor e apreciação de conceitos éticos. Uma parte do cérebro dos golfinhos e das baleias é destinado a transmitir, receber e interpretar sinais sonoros que lhes permitem sobreviver e comunicar entre si. A propagação do som na água é cerca de quatro vezes e meia mais rápida que no ar e o alcance é muito maior. Com equipamento apropriado, o homem consegue reproduzir na água, sons da linguagem dos cetáceos. Recentemente, verificou-se que os golfinhos procuram reproduzir sons humanos no ar, numa tentativa que fazem com grande esforço, para comunicarem conosco.

Reconheceu-se também que os golfinhos consideram o homem de uma maneira especial. É como se ensinassem aos seus filhos que não lhes devem fazer mal. Desde a Antiguidade que se conhecem relatos de ajuda de golfinhos a pessoas em dificuldade, na água, e que devem ser verídicas, porque quando um golfinho está ferido e prestes a afogar-se, os próprios companheiros trazem-no à superfície para que possa respirar. Os golfinhos possuem um sistema de ecolocalização muito eficiente. Nas fossas nasais podem emitir sons ultra-sónicos (alta frequência)

que chegam a ter um ritmo de cerca de mil por segundo, o que lhes permite obter pelo eco, uma definição exacta do objecto a evitar ou do peixe a comer que, porventura, encontrem no caminho, mesmo em completa escuridão. Dentro de certos limites, podem modificar a direcção, a forma e a composição do feixe da emissão sonora, que normalmente é para a frente, mas também podem enviar para os lados outro feixe mais pequeno.

Um golfinho treinado, pode reconhecer e recuperar rapidamente um prato de cobre sem o ver, distinguindo-o de outros pratos de vidro, de cerâmica, ou mesmo de alumínio, e de espessura calculada para terem a mesma selectividade. Isto requer uma interpretação muito correcta das várias frequências dos ecos que recebe, além de exigir uma perfeita memorização das frequências que lhe interessam.

Por alturas do Natal de 1973, exibiram-se na piscina do Clube de Pesca de Lourenço Marques, um casal de golfinhos (treinados por americanos), que ali chegaram de avião numa banheira apropriada. Entre as habilidades que faziam, davam saltos sensacionais fora de água, com a cabeça e a cauda jogavam à bola, arremessando-a a grande altura e, por vezes, para a assistência. No final, diziam adeus com as barbatanas. Infelizmente, o golfinho fêmea adoeceu e morreu, e o golfinho macho ficou tão triste que se recusou a fazer mais habilidades. Só depois da apresentadora, que era uma bonita jovem, ter passado grande parte de três dias dentro da piscina a fazer-lhe companhia, é que o golfinho voltou a exibir-se, com grande satisfação de quem já tinha comprado bilhetes ...

A Marinha americana tem vindo a estudar e a treinar cetáceos com bastante sucesso. As modernas formas hidrodinâmicas dos submarinos nucleares resultam disso, e muita coisa se tem aprendido na acústica e fisiologia do mergulho. Há alguns anos atrás, na fase experimental de um foguete antisubmarino (ASROC), a localização do equipamento, que caía no mar e que valia cerca de quatro mil contos, era feita por mergulhadores, numa operação demorada e dependente do estado do tempo. A operação foi muito facilitada quando passaram a usar uma foca treinada e que era lançada ao mar na área provável da queda do equipamento. A foca, rapidamente o localizava, seguindo os impulsos de um pequeno transmissor que nele tinha sido posto. Para o recuperar, a foca levava no nariz um dispositivo simples de fixação, ligado a um fio de nylon. Hoje, em vez do fio de nylon, recuperam-se torpedos e minas de exercícios e outros objectos com um sistema de enchimento de uma bóia que é disparado pelo animal.

Os golfinhos têm sido também usados, quando os mergulhadores trabalham em instalações submersas, no transporte de correio, ferramentas e outros objectos, o que fazem rapidamente, por não necessitarem de descompressão. Nas experiências do "Sealab II", foi usado um golfinho que, entre outros serviços, ocorria ao chamamento do bater com uma peça metálica na garrafa de ar do mergulhador e o guiava depois para a base de apoio submersa, levando por vezes na boca um cabo de salvamento. Os futurologistas prevêm o golfinho a ser usado no mar como o cão em terra — como cão de guarda, cão de caça, ou cão pastor. Ultimamente, em vez de golfinhos, a Marinha americana está a usar, de preferência, focas da Califórnia, por várias razões. Apesar dos golfinhos não serem tão comilões como as focas, são muito

O golfinho utilizado nas experiências do "Sealab II".

mais esquisitos na alimentação. Houve um caso de um golfinho que rejeitava o peixe se não lhe cortassem a cabeça; depois, passou a comer o peixe com cabeça, mas tinha de se lhe cortar a cauda. As focas têm um apetite devorador e, por isso, são mais facilmente ensinadas, e não são tão esquisitas; até comem rações. O pior é quando estão no mar e encontram, por exemplo, um cardume de lulas. Para evitar este inconveniente, por vezes, é necessário usar um açaimo de rede plástica muito fina, ou uma bóia que se enche automaticamente ao fim de certo tempo, quando o animal não regressa. As focas, por serem anfíbias, têm ainda as vantagens de poderem subir para um carro ou para um avião, ou entrar numa embarcação quase com a facilidade dos marujos; podem conservar-se submersas sem respirar cerca de vinte minutos, tempo que é superior ao dos golfinhos e podem actuar tanto em água salgada como doce.

Para profundidades maiores, a Marinha americana está a usar orcas e baleias, com sucesso. Já conseguiram recuperar objectos a 500 metros de profundidade. Nos jornais, têm aparecido notícias, um tanto ou quanto fantasistas, de um possível uso de animais marinhos em acções destruidoras, e até para matarem mergulhadores inimigos, mas os programas de investigação da Marinha americana nestes assuntos, não têm classificação de segurança e são acessíveis ao público.

António Cardoso
Cap.-frag. RA

Desporto

II VOLTA PEDESTRE (ESTAFETAS) À BASE NAVAL

Nos arruamentos da mata do Alfeite realizou-se, no passado dia 17 de Fevereiro, a II Volta Pedestre à Base Naval, em estafetas, em que participaram 38 equipas representativas da Força de Fuzileiros do Continente (FFC), Grupo n.º 2 de Escolas da Armada (G2EA), Centro de Educação Física da Armada (CEFA), Escola Naval, Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, unidades navais "Comandante Hermenegildo Capelo", "Almirante Magalhães Corrêa", "Oliveira e Carmo", "António Enes", "Jacinto Cândido" e "Almeida Carvalho" e Arsenal do Alfeite.

A prova foi disputada em quatro escalões, dos quais se dão as respectivas classificações e a indicação das equipas participantes em cada um deles:

I ESCALÃO (Até aos 30 anos) — 29 equipas:

1.º — FFC (Mar. FZEM Sá, mar. FZM Pedras, 1.º-gr. FZ Lourenço e 1.º-gr. FZ Gonçalves) 34m 52s
2.º — CEFA (Mar. SFZM Freitas, mar. L Oliveira, mar. FZ Pimenta e mar. CFZM Dias) 35m 29s
3.º — G2EA (Mar. AFZM Ferreira, mar. AFZM Henriques, 1.º-gr. CM Duarte e mar. AFZM Sousa) 36m 25s

Aspecto da partida para a II Volta Pedestre (estafetas) à Base Naval.

II ESCALÃO (Dos 30 aos 36 anos) — 4 equipas:

1.º — FFC (A) (1.º-sarg. FZ Daniel, cabo FZ Ginete, cabo FZM Gato e mar. FZ Ramos) 34m 57s
2.º — FFC (B) (1.º-ten. Fernandes, cabo FZ Vilas, cabo FZ Maltez e cabo FZ Neto) 42m 27s
3.º — CEFA (Cap.-ten. Gouveia, cabo CFZM Alves, cabo MFZM Pacheco e mar. SFZM Oliveira) 45m 05s

III ESCALÃO (Dos 36 aos 42 anos) — 3 equipas:

1.º — FFC (A) (1.º-sarg. FZ Peneda, 1.º-sarg. FZ Coisinhas, 1.º-sarg. FZ Belo e cabo FZE Guedes) 45m 27s
2.º — FFC (B) (1.º-sarg. FZ Gomes, 1.º-sarg. FZ Pereira, 1.º-sarg. FZ Bernardo e 1.º-sarg. FZ Costa) 48m 25s
3.º — FFC (C) (Cap.-frag. Matias, cap.-ten. AN Mora, 1.º-sarg. FZ Rosário e 1.º-sarg. FZ Serra) 51m 08s

IV ESCALÃO (Mais de 42 anos) — 2 equipas:

1.º — FFC (A) (Cap.-m.-g. Campos, 1.º-ten. SE Candeias, 2.º-ten. SG Conceição e 1.º-sarg. FZ Pereira)
2.º — FFC (B) (1.º-sarg. FZ Neves, 1.º-sarg. FZ Seca, 1.º-sarg. FZ Sousa e 1.º-sarg. FZ Rosa).

A Força de Fuzileiros do Continente conquistou o troféu destinado à representação que obtivesse melhor classificação no conjunto dos quatro escalões.

II VOLTA PEDESTRE À BASE NAVAL

Numa distância de cerca de 10 000 metros, traçada nos arruamentos da mata do Alfeite, disputou-se, no dia 24 de Fevereiro último, a II Volta Pedestre à Base Naval, individual. De registar a larga concorrência a esta prova, em que estiveram presentes 135 atletas em representação da Força de Fuzileiros do Continente, Escola Naval, Escola de Fuzileiros, Grupos n.os 1 e 2 de Escolas da Armada, Centro de Educação Física da Armada, Direcção de Abastecimento, Direcção do Serviço de Armas Navais, Instalações Navais de Alcântara, CPEM, unidades navais "Almirante Magalhães Corrêa", "S. Roque", "Jacinto Cândido" e "Oliveira e Carmo" e Arsenal do Alfeite.

Esta prova, destinada a quatro escalões tal como a competição de estafetas, foi corrida em conjunto. Damos a seguir as respectivas classificações:

I ESCALÃO

1.°—Mar. FZM Pedras (FFC) 29m 00s
2.°—Mar. FZ Pimenta (CEFA) 29m 56s
3.°—Mar. A Sequeira (CEFA) 30m 16s
4.°—1.°-gr. CM Duarte (G2EA) 30m 24s
5.°—Mar. FZEM Sá (FFC) 30m 32s

II ESCALÃO

1.°—Cabo FZM Gato (FFC) (8.° na geral)
2.°—1.°-sarg. FZ Daniel (FFC) (46.°)
3.°—Cabo FZ Neto (FFC) (55.°)
4.°—Mar. FZ Ramos (FFC) (60.°)
5.°—1.°-ten. F. Martins (EN) (61.°)

III ESCALÃO:

1.°—Cabo FZ Guedes (FFC) (43.° na geral)
2.°—1.°-sarg. FZ Gomes (FFC) (58.°)
3.°—Cap.-frag. Moitinho (DSAN) (65.°)
4.°—1.°-sarg. FZ Coisinhas (FFC) (77.°)
5.°—1.°-sarg. FZ Peneda (FFC) (86.°)

IV ESCALÃO:

1.°—1.°-ten. SE Candeias (FFC) (97.° na geral)
2.°—Cabo TFD Serpa (G2EA) (107.°)
3.°—2.°-ten. SG Conceição (FFC) (117.°)
4.°—1.°-sarg. FZ Neves (FFC) (118.°)
5.°—1.°-sarg. FZ Rocha (FFC) (119.°).

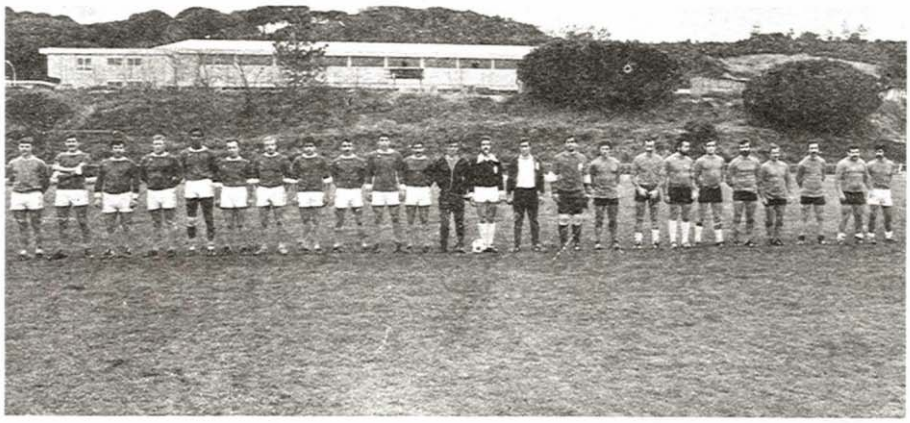
O troféu para a melhor representação no conjunto dos quatro escalões foi ganho também pela Força de Fuzileiros do Continente.

COMPETIÇÕES COM EQUIPAS FRANCESAS

Aproveitando a estadia no Tejo de algumas unidades da Esquadra Francesa do Atlântico, realizaram-se no complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, no dia 20 de Fevereiro último, encontros de basquetebol, andebol de sete e futebol entre equipas daquela força naval e da nossa Armada.

Eis os resultados verificados:

BASQUETEBOL: Armada, 82 — Esq. Francesa, 38
ANDEBOL: Armada, 21 — Esq. Francesa, 4
FUTEBOL: Armada, 4 — Esq. Francesa, 3.



As equipas de futebol da Esquadra Francesa e da nossa Armada.

CURSO DE SENSIBILIZAÇÃO À EDUCAÇÃO FISICA PARA COMANDANTES E IMEDIATOS

Realizou-se de 13 a 23 de Fevereiro com a presença de nove oficiais o II Estágio de Sensibilização à Educação Física para oficiais superiores, comandantes e imediatos.

CURSO DE NADADORES-SALVADORES

Teve início no passado dia 2 de Fevereiro, mais um curso de nadadores-salvadores organizado pelo CEFA com o patrocínio do Instituto de Socorros a Náufragos. Neste curso participaram quatro militares da Força Aérea e um agente da P.S.P., além de seis militares da Armada.

ACTIVIDADES PREVISTAS PARA ABRIL

No dia 10 começa a disputar-se a fase final para apuramento do vencedor de zona do Torneio Armada 78, em futebol de cinco.

No dia 12 realiza-se o Torneio da Primavera na forma "Tsukinami Shiai", em judo.

De 3 a 14 realizar-se-ão os torneios da DSEF em tiro, nas modalidades de

pistola (1.ª e 2.ª categorias) e espingarda.
Nos dias 14 a 28 terão lugar as provas do Dia das Corridas, em atletismo.

O 2.º Torneio de Veteranos (mais de 33 anos) de basquetebol terá início no dia 27.

Curiosidades

UMA BOMBA DE INCÊNDIOS QUE É UMA RARIDADE

Uma preciosidade, existente na cidade de Viana do Castelo é a bomba "Perrier" n.º 3 que ilustra esta notícia. Exposta num átrio do Posto de Turismo, no Palácio dos Távoras, ela tem, segundo entendidos, um valor superior a um moderno automóvel "Rolls-Royce".
Exemplar raríssimo no mundo, tem gravadas as seguintes legendas:

"CORPO DE SALVAÇÃO PUBLICA — VIANA DO CASTELO".

"OFERECIDA POR EL-REI D. PEDRO V EM JUNHO DE 1856, A PEDIDO DE RODRIGO DA FONSECA MAGALHÃES, NINISTRO DO REINO".

(Colaboração do ex.-mar. CM Silva Carvalho e foto do ex.-gr. CM Alves Crespo, ambos de Viana do Castelo).

REGRESSO À VELA?

Segundo notícia publicada no jornal inglês "Daily Telegraph", de 30 de Janeiro passado, é muito provável que tenhamos em breve grandes veleiros competindo, favoravelmente, com os modernos navios de carga.
Um consórcio de homens de negócios ingleses, encomendou os planos de um veleiro que custará 7 milhões de libras e terá 12 000 toneladas e 5 mastros. Destina-se a fazer carreiras entre a Austrália e a Inglaterra à velocidade média de 12 nós. O seu custo inicial é sensivelmente igual ao de um navio convencional (a automatização do aparelho, e o velame levam grande parte desse custo) mas a sua manutenção é de cerca de dois terços daqueles.
O consórcio está convencido que a navegação à vela é a melhor alternativa para a futura falta de energia proveniente de outras fontes.
Como é natural, este navio será equipado com um motor auxiliar.
Parece pois que, em vez dos deselegantes e pesados navios de carga actuais, voltaremos a ver singrar nos mares esses maravilhosos navios de vela, nos quais nós portugueses, fomos mestres.

OS PONTOS CARDEAIS EM VÁRIOS IDIOMAS

RECTIFICAÇÃO

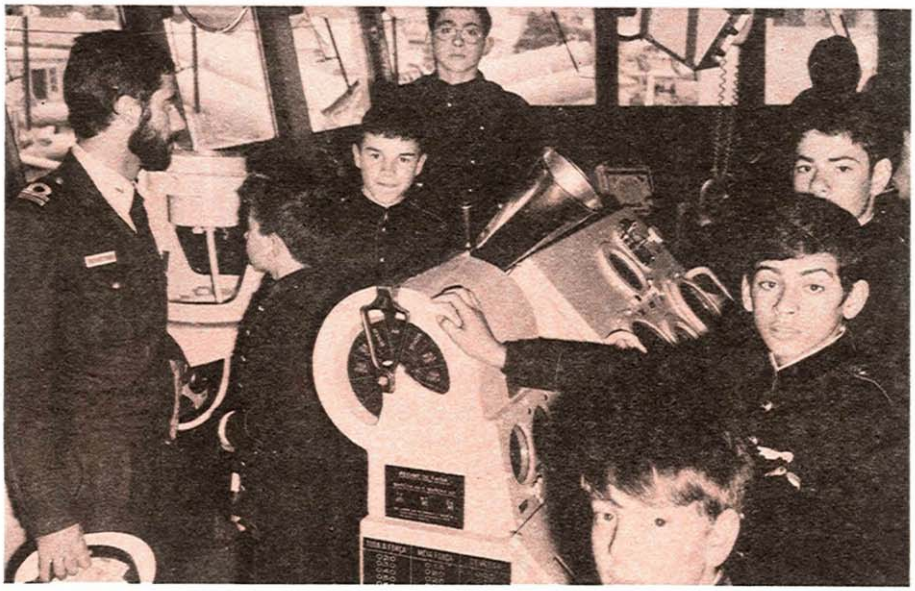
Do tenente-coronel W. J. Bloemhof, adido militar, aeronáutico e naval da Embaixada da Reqública da África do Sul em Lisboa, recebemos uma amável carta rectificando o quadro publicado na secção "Curiosidades" do n.º 74 da nossa Revista, sob o título em epígrafe. Assim:

— A palavra *AFRICANDER* refere-se à pessoa que fala a língua *AFRICANSE* e não propriamente à língua, que em português deverá ser *AFRICANSE*. (De acordo com o prof. J. C. B. Sabino, M. A.)
— As quatro palavras para descrever os pontos cardeais são em *africanse* as seguintes: *NOORD, SUID, OOS* e *WES.*
— As palavras *SUIDE* e *WESTE* são usadas para indicar "no Sul" e "no Oeste".

N. R. — Muito nos apraz registar o interesse com que o tenente-coronel W. J. Bloemhof diz ler e apreciar a nossa Revista.

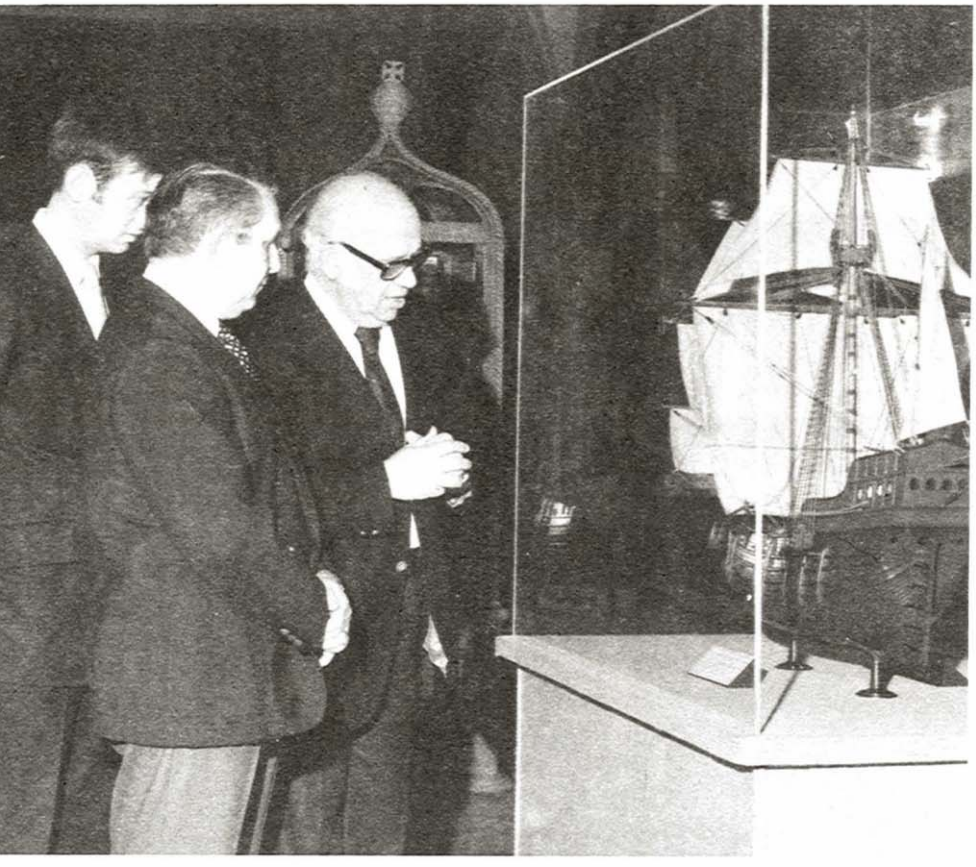
Reportagem

"MENINOS DA LUZ" VISITARAM A FRAGATA "ALMIRANTE MAGALHÃES CORRÊA"



Vinte alunos do Colégio Militar estiveram, no passado dia 11 de Janeiro, em visita de estudo, a bordo da fragata "Almirante Magalhães Corrêa", atracada na Base Naval de Lisboa, no Alfeite, tendo percorrido com vivo interesse os vários compartimentos do navio.

VISITA DO COMANDANTE DO IBERLANT AO MUSEU DE MARINHA



No passado dia 26 de Janeiro visitou o Museu de Marinha o contra-almirante James H. Scott, USN, comandante do Iberlant.

Acompanhado pelo director do Museu, contra-almirante Ricou, percorreu demoradamente as salas de exposição, biblioteca, arquivos fotográficos e de desenhos, observando as colecções e solicitando esclarecimentos, com um interesse que é grato notar.

Ao apreço que amavelmente exteriorizou durante a visita, quis ainda o contra-almirante Scott, posteriormente, endereçar uma simpática carta ao director do Museu, expressando a excelente impressão que a visita lhe produziu e prometendo voltar.

Aspecto da cerimónia no cemitério do Alto de S. João.

AOS MORTOS DO TARRAFAL

Para um mausoléu construido por subscrição pública em terreno cedido pelo município lisboeta, no cemitério do Alto de São João, foram trasladados os restos mortais de trinta e dois presos políticos falecidos no campo de concentração do Tarrafal, na ilha de Santiago, Cabo Verde.
De entre aqueles, cinco eram antigos marinheiros, cujos nomes se perpetuam e que expiraram no Tarrafal, onde cumpriam penas por terem estado implicados na Revolta dos Navios de 8 de Setembro de 1936: 1.º-art. Cândido Alves Barja, 1.º-art. Francisco José Pereira, gr. man. António Marreiros, gr. fog. Henrique do Vale Domingues Fernando e aluno-marinheiro Jacinto de Melo Faria Vilaça.

As cerimónias da trasladação começaram com a chegada a Lisboa das urnas com os restos mortais das vítimas, no dia 15 de Fevereiro passado, os quais foram colocados em câmara ardente na Sociedade Nacional de Belas-Artes, de onde sairam para o monumento-ossário, no dia 17.

Aos vários actos da trasladação, a que se associaram os governos de Portugal e Cabo Verde e a Assembleia da República, assistiram muitos milhares de pessoas, tendo estado presente diversas individualidades, nomeadamente o presidente da Assembleia da República, dr. Vasco da Gama Fernandes; os conselheiros da Revolução coronel Pezarat Correia, capitão-de-fragata ECN Martins Guerreiro e tenente-coronel da Força Aérea Costa Neves; os ministros drs. Almeida Santos e Santos Pais e os secretários de Estado dr. João Gomes e Monteiro Dinis.

30.º CURSO DE CONTROLE NAVAL DE NAVEGAÇÃO

Terminou no passado dia 17 de Fevereiro o 30.º Curso de Controle Naval de Navegação, frequentado por doze oficiais, durante o qual foram efectuadas visitas ao Estado Maior da Armada, COMIBERLANT, Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo e Capitania do Porto de Lisboa. As aulas decorreram nas instalações do Comando da Defesa Marítima do Porto de Lisboa, tendo leccionado o curso os capitães-tenentes Cortes Simões e Almeida Marinho.

Os navios "Dupetit-Thouars" e "Le Picard" atracados ao cais do Jardim do Tabaco.

NAVIOS DA ESQUADRA FRANCESA DO ATLÂNTICO NO TEJO

De 17 a 21 de Fevereiro findo, aportaram ao Tejo três unidades da Esquadra Francesa do Atlântico — "De Grasse", "Dupetit-Thouars" e "Le Picard" —, comandada pelo contra-almirante Brac de la Perrier.

Aqueles navios, cujas guarnições totalizavam 48 oficiais, 256 sargentos e 431 praças, eram comandados respectivamente pelos capitães-de-mar-e-guerra Lesec e Fuzeau e capitão-tenente Nicolas.

Após a chegada, o contra-almirante Le Perrier esteve no Ministério da Marinha e no Palácio do Alfeite, onde apresentou cumprimentos ao almirante Souto Cruz, chefe do Estado Maior da Armada, e ao vice-almirante Melo Cristino, comandante Naval do Continente.

Durante a estadia dos navios em Lisboa, observaram-se as habituais cerimónias protocolares, tendo sido efectuadas diversas competições desportivas, no complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, entre equipas dos navios franceses e de unidades da nossa Armada.

SESSÃO PLENÁRIA DE 21 DE FEVEREIRO NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

Nesta sessão, que foi presidida pelo vice-almirante Sarmento Rodrigues, o dr. Luís Filipe Tomaz, membro efectivo do Centro, fez uma comunicação subordinada ao título "Aspectos do Comércio Marítimo Português na Ásia do Sueste no Século XVI".

Esta comunicação é a sequência da que, sob o mesmo título, foi feita em 22 de Junho p.p. e relatada no n.º 71 (Agosto 77) da nossa Revista.

O dr. Luís Tomaz falou agora dos principais tipos de produtos negociados, que se podem classificar em quatro grupos: produtos da própria Ásia do Sueste (sobretudo especiarias), produtos de luxo da China (sedas e procelanas, principalmente), produtos da Índia (têxteis de algodão, em especial), e produtos variados do Próximo Oriente (de que o principal é

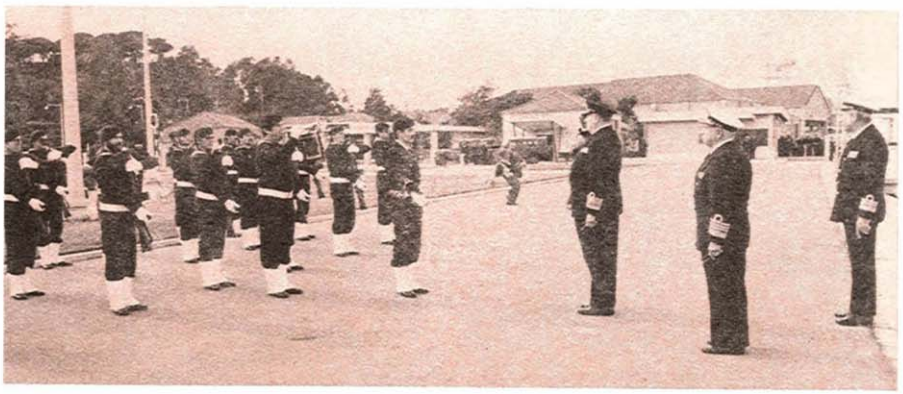
o ópio). Em seguida, referiu as principais linhas de comércio, por onde essas mercadorias circulavam, e a sua importância relativa: a organização das viagens e órgãos logísticos que, em terra, lhes davam apoio — as feitorias, os almoxarifados dos mantimentos, os armazéns de apetrechos e munições, e as "ribeiras", isto é, os estaleiros para a construção e reparação de navios.

Acentuou depois a importância de Malaca, quer como entreposto de trocas e centro de comércio, quer como posição estratégica, permitindo aos portugueses controlar a navegação entre o Índico e os mares do Arquipélago do Extremo Oriente. Esse controlo era obtido, não só pela presença de uma fortaleza portuguesa em terra mas, sobretudo pela de uma armada permanente que ali tinha a sua base.

Frisou ainda, a grande variedade de tipos de navios utilizados pelos portugueses na área, e que lhes garantia uma grande adaptabilidade a todos os tipos de comércio e de guerra no mar, bem como a função específica de cada tipo de navio, a partir das circunstâncias em que eram utilizados.

Finalmente, fez um balanço do conjunto, definindo as condições que permitiram aos portugueses manter durante todo o século XVI o predomínio do comércio nessa região, e quais as que, no século seguinte, lho farão perder.

O REI OLAVO VISITOU A BASE NAVAL DE LISBOA E O MUSEU DE MARINHA



Correspondendo a um convite que lhe foi formulado pelo Presidente da República, general Ramalho Eanes, o rei Olavo V da Noruega permaneceu no nosso país de 21 a 24 de Fevereiro passado, tendo visitado alguns organismos da Marinha de Guerra. Assim, no dia 22, visitou o Museu de Marinha, onde foi recebido pelo almirante Souto Cruz, chefe do Estado Maior da Armada, e contra-almirante Emmanuel Ricou, director daquele estabelecimento cultural da Armada, que estavam acompanhados do coronel Firmino Miguel, ministro da Defesa, e dos dr. António Reis e Correia Maltês, secretários de Estado da Cultura e da Marinha Mercante, respectivamente, e de outras altas individualidades. O monarca norueguês teve ocasião de ouvir uma exposição sobre cartografia antiga portuguesa, feita pelo capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota, após o que o director do Museu ofereceu ao soberano a medalha de prata do Museu.

O rei Olavo percorreu interessadamente as várias salas do Museu, tendo apreciado algumas das suas peças mais preciosas, tais como o bergantim real, o avião "Santa Cruz", modelos de várias naus, etc.

No dia seguinte, o soberano, acompanhado do ministro dos Negócios Estrangeiros do seu país, Knut Frydenlund, deslocou-se à Base Naval de Lisboa, no Alfeite, onde foi recebido com as honras militares devidas, sendo aguardado pelos almirante Souto Cruz, vice-almirante Melo Cristino, comandante Naval do Continente, e contra-almirante Gabor Patkoczy, comandante da Base.

Depois de lhe terem sido dadas explicações históricas sobre o Palácio do Alfeite e outras indicações acerca das instalações da Marinha de Guerra naquela localidade do Sul do Tejo, foi servido um almoço a que estiveram presentes, além das entidades citadas, a comitiva real e altas patentes da Armada.

No final do almoço foram trocados brindes entre o almirante Souto Cruz e o rei Olavo. Sua Majestade aproveitou o ensejo para recordar, entre outros factos, a visita feita, no ano passado, pelo navio-escola "Sagres" ao seu país.

Seguidamente, o CEMA obsequiou o soberano com uma travessa de porcelana da Vista Alegre com o desenho do bergantim real.

Após as cerimónias ocorridas no Palácio do Alfeite, Olavo V, acompanhado pelo almirante Souto Cruz, teve ocasião de observar a Estação Naval, onde as guarnições dos navios atracados lhe prestaram as honras da Ordenança, tendo passado também pelas instalações desportivas do CEFA, pelos aquartelamentos do Grupo n.º 2 de Escolas da Armada (onde, no momento, se executava um exercício de ataque a simulação de incêndio, na Escola de Limitação de Avarias) e da Força de Fuzileiros do Continente e também pela Escola Naval e Arsenal do Alfeite.

Finalmente, o rei Olavo retirou-se, embarcando na vedeta presidencial com destino a Lisboa, tendo desembarcado na Doca da Marinha.

Um dos estudantes contemplados recebe o prémio "Marinheiro Artilheiro António Ferreira".

ASSEMBLEIA GERAL DO CLUBE MILITAR NAVAL

Na noite de 24 de Fevereiro passado, reuniu a Assembleia Geral do Clube Militar Naval com a seguinte Ordem de Trabalhos:

1. Entrega dos prémios "Marinheiro Artilheiro António Ferreira".
2. Entrega dos prémios "Almirante Augusto Osório" e "Almirante Barroso".
3. Votação e admissão de novos sócios.
4. Apreciação, discussão e votação do Relatório e Contas da Direcção referente a 1977 e conhecimento

do parecer elaborado pela Comissão Revisora de Contas.

5. Eleição dos Corpos Gerentes, da Comissão Revisora de Contas e da Comissão de Redacção dos "Anais" para 1978.
6. Posse ou marcação da data da posse dos Corpos Gerentes eleitos.

Os prémios foram entregues:
Prémio "Marinheiro Artilheiro António Ferreira" aos estudantes João Fernandes Ribeiro da Silva, filho do cabo A Fernandes da Silva; António Manuel Mouta Pereira Dias, filho do cabo M Cardoso Dias; Isabel Maria Ferreira da Silva Gaspar, filha do cabo E Silva Gaspar; Maria Fernanda Vicente da Palma, fillha do cabo CM RA Leonel Palma; Ana Paula Carvalho Miranda Pires, filha do cabo TFD Henriques Pires; Maria Manuela Menoita da Silva, filha do cabo A António da Silva e Ana Paula de Jesus Domingues Guilherme, filha do cabo SE Carmo Guilherme.
Prémio "Almirante Augusto Osório" ao 1.º-tenente ECN Guedes Soares.
Prémio "Almirante Barroso" ao capitão-tenente EMQ Leal Martins.

Depois de ter sido aprovada a admissão de alguns novos sócios e o Relatório e Contas da Direcção de 1977, procedeu-se à eleição constante do n.º 5 da Ordem de Trabalhos.
Concorreram duas listas — A e B —, tendo ganho a lista A por 590 votos contra 588 da lista B.
Os sócios eleitos foram os seguintes:
MESA DA ASSEMBLEIA GERAL: C/alm. AN Alfredo de Oliveira (Presidente), cap.-m.-g. Loureiro Barbosa (Vice-Presidente), cap.-ten. Colaço Cancela e 1.º-ten. SE José Paulo (1.º e 2.º secretários, respectivamente), cap.-ten. Pires Neves e asp. EMQ Bronze Candeias (1.º e 2.º secretários suplentes, respectivamente).
DIRECÇÃO: Cap.-frag. Garrido Borges (Presidente), cap.-ten. Leitão Rodrigues, cap.-ten. AN Soares Rodrigues, 1.º-ten. Sabino Guerreiro e 1.º-ten. Carvalho Abreu (Vogais efectivos), 1.º-ten. AN Sadler Simões e 2.º-ten. AN Oliveira Garrido (Vogais suplentes).
COMISSÃO REVISORA DE CONTAS: Cap.-frag. AN Pires Carocho, cap.-ten. AN Silva Nunes e 1.º-ten. SG Mendes Alves.
COMISSÃO DE REDACÇÃO DOS "ANAIS": C/alm. EMQ Carvalho Afonso, cap.-m.-g. Oliveira Lemos, cap.-m.-g. ECN Falcão de Campos, cap.-frag. Gomes Nemésio, cap.-frag. Correia Jesuíno, cap.-frag. Quesada de Andrade, cap.-frag. Duarte Costa, cap.-frag. EM Palma Ruivo, cap.-ten. EMQ Bouza Serrano, cap.-ten. AN Jesus Espinha, cap.-ten. Santos Gomes, cap.-ten. Ferreira Barbosa, 1.º-ten. MN Oliveira Carrageta, 1.º-ten. Simões Teles, 1.º-ten. Guedes Soares, 2.º-ten. OT Silva Lourenço, 2.º-ten. AN Santos Mateus, 2.º-ten. Leal Faria, 2.º-ten. EMQ Oliveira Josué e g/mar. AN Teixeira Alves.
A Comissão de Redacção dos "Anais" eleita foi proposta em ambas as listas. Com ligeiras alterações, os Corpos Gerentes e a Comissão Revisora de Contas eleitos são os mesmos do ano transacto.
A "Revista da Armada" deseja aos elementos eleitos as maiores felicidades no desempenho das suas funções, a bem do Clube.

VISITAS DO CEMA E DO SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS DO PESSOAL AO GRUPO N.º 2 DE ESCOLAS DA ARMADA

Em 2 de Março último, o almirante Souto Cruz, chefe do Estado Maior da Armada, acompanhado por oficiais do seu gabinete, pelo director das Infra-Estruturas Navais, capitão-de-mar-e-guerra Medeiros e Câmara, e por oficiais do Estado Maior, visitou o Grupo n.º 2 de Escolas da Armada. A visita iniciou-se com uma sessão de trabalho com os chefes de serviço e directores de instrução, durante a qual foram expostos diversos assuntos relacionados com a vida da Unidade.
O almirante CEMA almoçou na messe de oficiais, presidindo em seguida ao desfile dos grupos de companhias das escolas. Visitou igualmente várias instalações (refeitório e cozinha das praças, messe de sargentos, casernas, lavandaria, Escola de Marinharia e o complexo desportivo), tomando contacto com os seus problemas derivados de já não se encontrarem adequadas às actuais actividades e com a construção e apetrechamento de novas instalações actualmente em curso.

O almirante Souto Cruz na lavandaria do G2EA.

Também, no dia 16 de Fevereiro findo, o superintendente dos Serviços do Pessoal, vice-almirante Bustorff Guerra, acompanhado por oficiais do Estado Maior da Armada e da Direcção do Serviço de Instrução, visitou o mesmo Grupo de Escolas. Recebido pelo comandante da Unidade, capitão-de-mar-e-guerra Rasquilho Raposo, que estava acompanhado do oficial imediato e do director escolar, aquele oficial general assistiu ao desfile dos grupos de companhias e presidiu à distribuição dos prémios escolares aos alunos que mais se distinguiram durante o ano lectivo de 1976/77.
Durante a tarde efectuou-se uma sessão de trabalho para apresentação de problemas e assuntos relacionados com as actividades de instrução. A visita terminou com uma passagem pela Escola de Marinharia onde foram apreciados os problemas relativos às actividades e instalações dessa mesma escola.

Quarto de Folga

SUJEITO "PACHOLA"

Não sabemos porquê, o termo "pachola" entrou na Armada só com o significado bom e agradável, para designar uma pessoa com todas as boas qualidades de tratável, de quem não vem mal de certeza, o que difere bastante da maioria dos significados que os doutos dicionários lhe conferem.

Usou-se largos anos e cremos que ainda perdura e, para a "maruja", traduzia tudo que há de bom a respeito de uma pessoa em matéria de maneira de ser, de feitio.

Consta que, há muitos anos, os oficiais da Armada, pelo menos a maioria, faziam um certo "luxo" em ignorar tudo quanto dizia respeito a assuntos de infantaria.

Quer por deficiência de instrução, quer pelas longas estações no Ultramar, que faziam esquecer o pouco que se saberia, quer por outras razões quaisquer, a verdade é que, quando se nomeava um oficial de Marinha para comandar forças em parada, aparecia invariavelmente um ignorante em potência, o qual, com mais ou menos cuidado, agarrava nos "cartapácios" dos regulamentos de infantaria e dava-lhes uma vista de olhos, onde havia mais vista que olhos, para "safar a rascada".

O pior é que havia quem nem sequer se desse ao trabalho da tal vista de olhos e confiasse na sua boa estrela. Foi o que aconteceu com o caso verdadeiro que vamos narrar.

Para uma parada das forças da guarnição de Lisboa, foi nomeado um oficial superior para comandar o Batalhão de Marinha. Era dos tais que, a respeito de ciência de infantaria, estávamos conversados ...

As forças em parada estacionavam ao longo da Avenida Fontes Pereira de Melo e isto passou-se há tanto tempo, que a avenida ainda não estava asfaltada e não tinha consequentemente o arranjo que tem hoje.

As forças da Marinha estavam postadas logo ao começo da avenida, formando à direita, como é da tradição, e todos esperavam a chegada de S. Ex.ª o general governador Militar de Lisboa, que passaria revista às tropas, assumindo de seguida o seu comando e desfilando à frente delas, passando em frente do Monumento aos Mortos da Grande Guerra, como já era também da tradição dessa altura.

Um requinta, postado em lugar conspícuo, esperava a chegada do general com o seu numeroso e luzido Estado-Maior, para dar o respectivo sinal.

Em dada altura, o general governador Militar de Lisboa apareceu, a cavalo, imponente, com as suas numerosas condecorações, uniforme de gala, bastão de Comando, seguido de um séquito, também a cavalo, tão numeroso e tão faiscante de condecorações e dourados que rivalizava com o de Napoleão na véspera da Batalha de Wagram.

O requinta, afinadíssimo, deu o sinal.

Os comandantes das diferentes unidades desataram a dar as suas ordens para as tropas prestarem as devidas honras. Todas as unidades... menos a da Marinha que, a descansar estava, a descansar se deixou ficar.

S. Ex.ª passou revista à Marinha e não se deu por achado.

Passado um bom bocado, ao cimo da Fontes Pereira de Melo surgiu um cavaleiro a galope, fazendo uma poeira dos diabos e, quando chegou em frente do comandante do Batalhão de Marinha "meteu travões ao cavalo", que até chiou e, postado em frente do comandante, em impecável continência, disse, em voz bem sonora:

— S. Ex.ª o Snr. general governador Militar de Lisboa manda perguntar a V. Ex.ª porque razão a Marinha, quando lhe passou pela frente, nada fez.

Após um curto silêncio, que pareceu traduzir recolhimento de reflexão, o comandante do Batalhão, com um vozeirão que todos lhe conheciam e um acento especial da sua voz, com o ar mais descontraido possível, bem como significativa resignação, declarou:

— Diga lá a S. Ex.ª que ... eu não percebo nada disto.

O ajudante, pois era um dos ajudantes do general, feita a continência de despedida, partiu à carga para levar aquela explicação que primava pelo inédito e encantadora franqueza.

Daí a pouco, nova nuvem de poeira toldando os ares, nova travagem "às quatro patas" de guinchar travões, nova continência marcial e ouviram-se as seguintes falas:

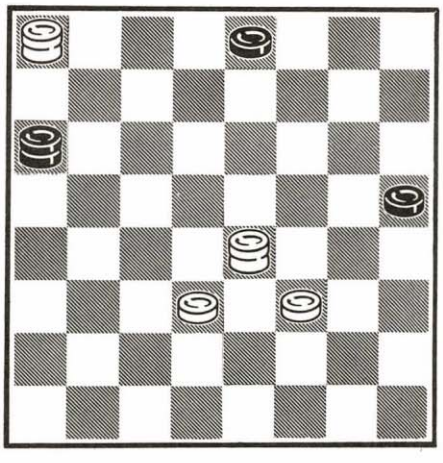
— S. Ex.ª o Snr. general governador Militar de Lisboa encarrega-me de dizer a V. Ex.ª que se dá por satisfeito com as explicações apresentadas.

— Ora ainda bem, um sujeito "pachola"! — exclamava o nosso camarada, recorrendo ao comentário marujal para recordar um episódio de tão "happy end".

ZUZARA Capt.

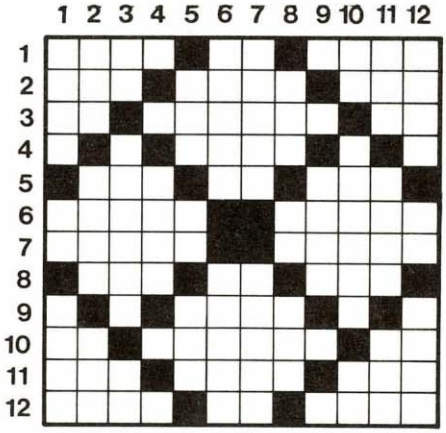
DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

PALAVRAS CRUZADAS

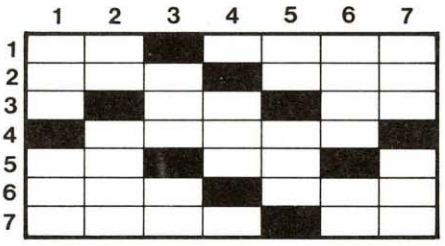


HORIZONTAIS: 1—Título dado aos descendentes de Mafoma; apelido; aroma. 2—Maior; assunto; princípio. 3—Aspecto; conjunto das velas de um navio; ante-meridiano. 4—Ocasião. 5—Tomba; deus dos egípcios; a nossa casa. 6—Rio que banha Portugal; aves (pl.). 7—Roedores; porventura. 8—Chefe etíope; nome de letra; nome feminino. 9—Caruma. 10—Aquelas; incriminas; advérbio de lugar. 11—Óxido de cálcio; escavar; igual. 12—Panelas; artigo definido (pl.); aponta.
VERTICAIS: 1—Aves pernaltas; doutor (Abrev.); bocado (pão). 2—Maior; joeirar; malícia. 3—Avançar; marinheiros; nota musical. 4—Nome de peixe (pl.). 5—Possui; aqueles; transpiro. 6—Carimbar; piso. 7—Amarga; hastes para suster vegetais. 8—Quer muito; símbolo químico do gálio; rio da Suíça. 9—Verniz da China. 10—Nota musical; ajustado; letra grega. 11—Ovário dos peixes; mulher bela; cabelos brancos. 12—Capital de país europeu; isolado; pouco densa.

(Solução no próximo número)

Silva Cruz
Sarg. aj. AEA

CRUZADA SILÁBICA



HORIZONTAIS: 1—Aparelho com que se dirigem as embarcações ou aeroplanos; embarcação de velas latinas. 2—Pequena embarcação de pesca, do rio Tejo; questão ou pergunta sobre a qual se pede a opinião ou resposta de alguém. 3—Parte do navio que vai da popa ao mastro grande; pragana de uma espiga; fatiga. 4—Jovem. 5—Antiga embarcação de grande bojo; tratamento; mulher acusada de um crime. 6—Derrotado; bateira da Murtosa. 7—Referente a notário; nome da oitava letra do alfabeto grego.
VERTICAIS: 1—Mamífero do grupo dos lémures; próprio da cidade. 2—Adoce ou unte com mel; alinda. 3—Antigo capote de mangas e capuz; pequeno barco empregado na pesca do bacalhau. 4—Aqui; besta (arma); símbolo do alumínio, em química. 5—O mesmo que ráquias; caranguejo grande, combustível, da família dos câncridas. 6—Que produz vesículas; armadilha para pássaros. 7—Rancho de soldado; porfia de embarcações para chegarem primeiro a determinado ponto.

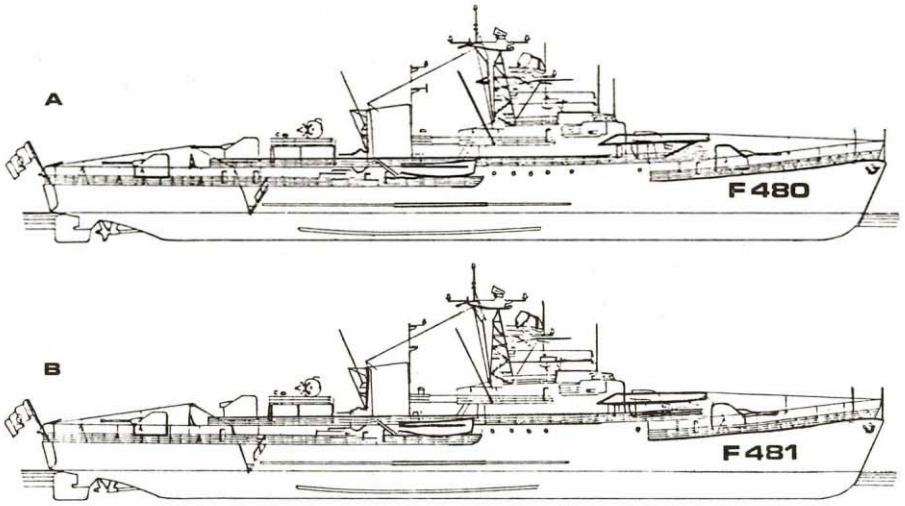
Obs.: Coloque uma sílaba em cada casa.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES

CONCURSO N.º 79

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.



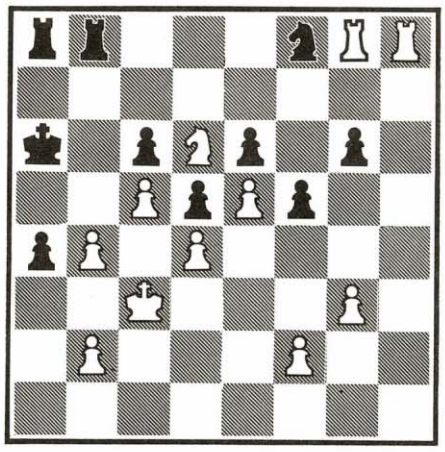
Procure as sete diferenças existentes entre os desenhos (da fragata "Comandante João Belo") A e B, assinale-as e envie-nos a resposta.

(Solução no próximo número)

M. Horta
Sarg.-aj. L

XADREZ

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

RIFÕES RELATIVOS AOS PESCADORES

Pescador que não se molha
não comerá muita solha.

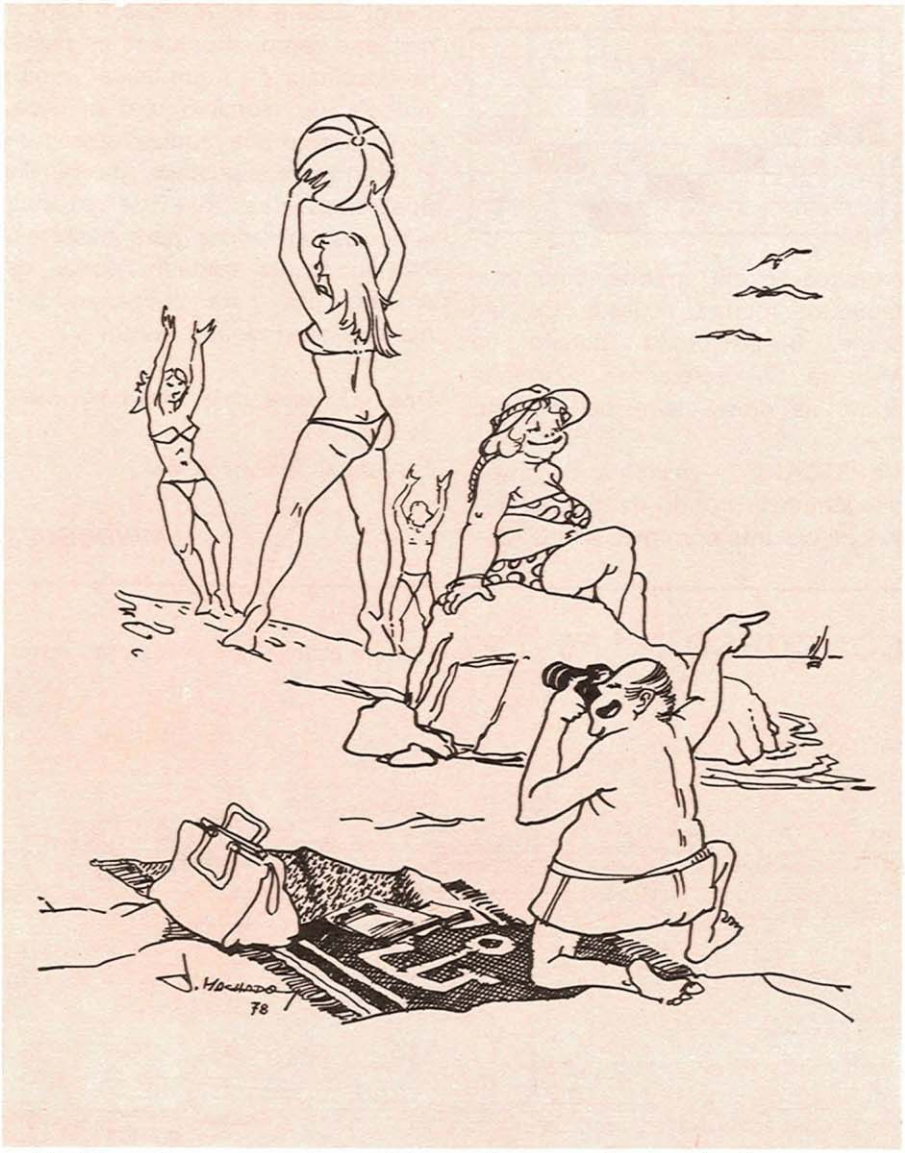
Pescador de cana
come mais do que ganha.

Sardinha em Abril
pega-lhe pelo rabo, deixa-a ir.

No São João
a sardinha pinga no pão.

A isca é que engana
e não o pescador que tem a cana.

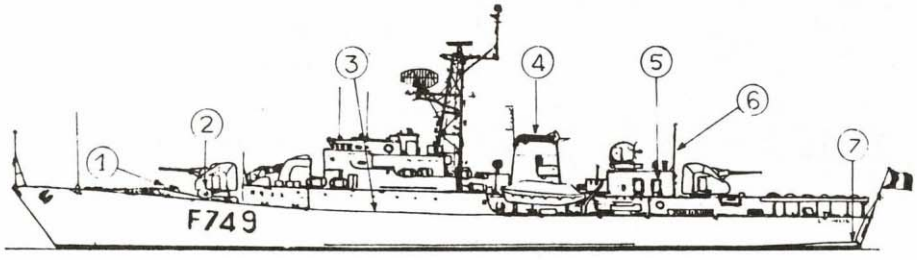
Sáveis em Maio
maleitas todo o ano.



— Oh filha, chega-te um bocadinho mais para a frente, sim?

SOLUÇÕES

DO CONCURSO N.º 78



(Desenho in "Cols Bleus" n.º 1479)

1 — Cabrestante dentro do quebra-mar. 2 — Guincho junto da Torre de 100 AV. 3 — Linha do convés prolongada. 4 — Chaminé alterada. 5 — Duas portas no rufo AR. 6 — Antenas junto da torre de 100 AR. 7 — Popa modificada.

VENCEDOR: José Carlos da Silva, ex.-mar. F. — Porto.

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

O problema apresenta uma situação típica de empate.

Se:

1 — Rd4, Rd6
2 — Rc4, Rc6
3 — Rd4, Rd6, etc.

nenhum dos jogadores podendo evoluir no campo adversário pela situação mútua de oposição.

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1 — Rematar; aip. 2 — Arola; alfa. 3 — Sé; ereita. 4 — Oc; Gambarra. 5 — Aer; um. 6 — Mires; raera. 7 — Amos; riscar. 8 — Pis; ol. 9 — Oração; as. 10 — Ra; sal; eg. 11 — Sião; ganzi.

VERTICAIS: 1 — raso; mamões. 2 — Erechim. 3 — Mo; rogara. 4 — Alegres; cão. 5 — Tara; pá. 6 — Ema; rios. 7 — Iberis; Ag. 8 — Ataras; ala. 9 — Alar; ecos. 10 — If; rural; ez. 11 — Patamar;

DAMAS

(Solução do passatempo do n.º anterior)

Brancas	Pretas
19-22	21-30
22-26	30-21

17-26 e ganham.

PASSATEMPO

(Solução do passatempo do n.º anterior)

Hélice; contador;
volante ..... Odómetro
Bitácula; morteiro;
cúpula ..... Agulha
Castanha; palmatória;
cabeça ..... Turco

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do n.º anterior)

1 — Amplo. 2 — Anaco. 3 — Aulir. 4 — Achar. 5 — Agata. 6 — Albor. 7 — Alote. 8 — Astro. 9 — Aceno. 10 — Acido. 11 — Adaga. 12 — Autor. 13 — Arejo.

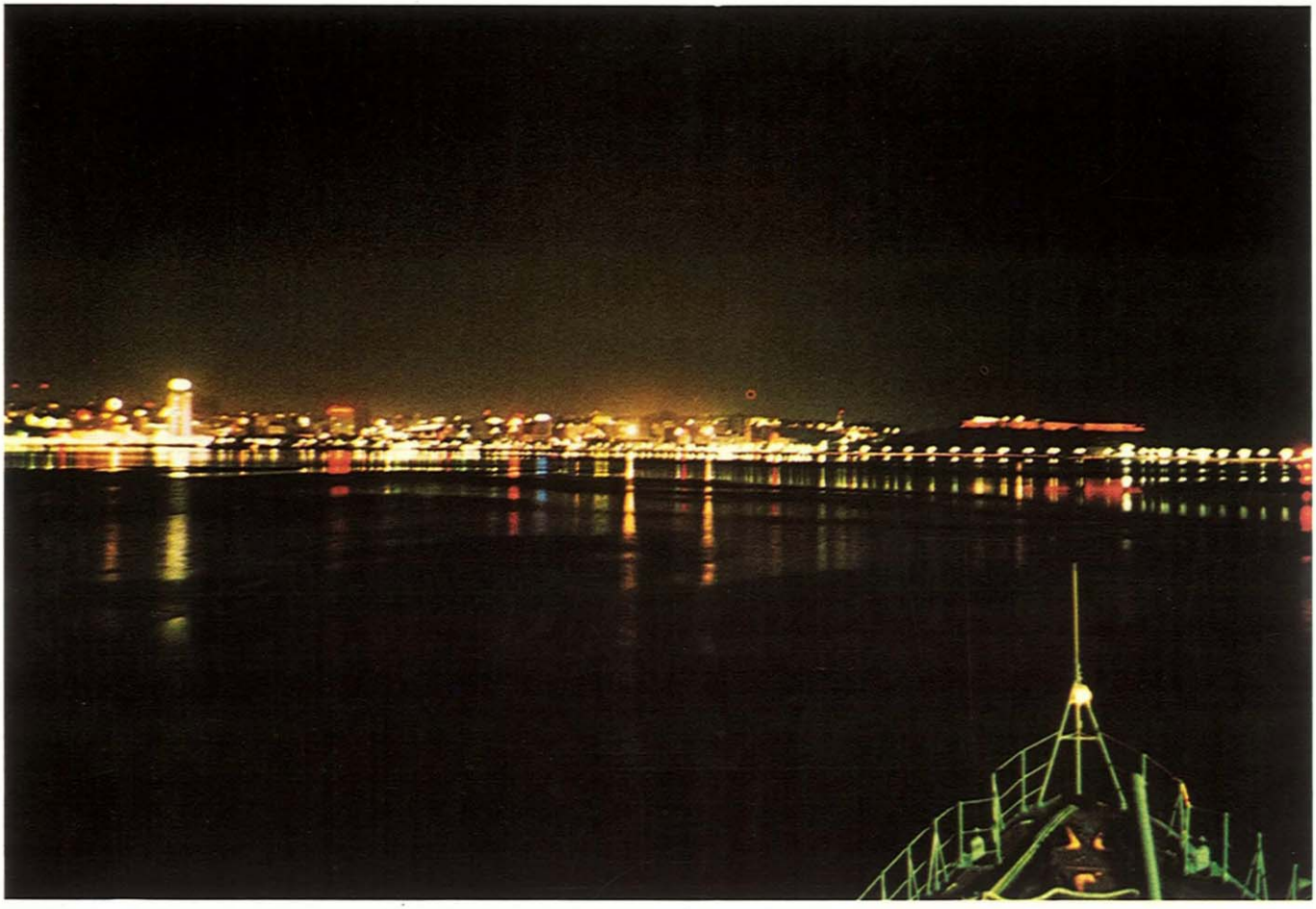
(Palhabote. Iate)

NAVIOS QUE ESTIVERAM NO TEJO

A fragata HMS "Andromeda", da Armada Real da Grã-Bretanha, que visitou o porto de Lisboa em Set./Out. de 76. Deslocamento: 2962 ton.; comprimento: 113,4 m; boca: 13,1 m; calado: 5,5 m.

(Foto da "British Official Photograph")

Corveta "António Enes" — Helicóptero a bordo. *(Foto do cap.-ten. Dias Figueiredo)*



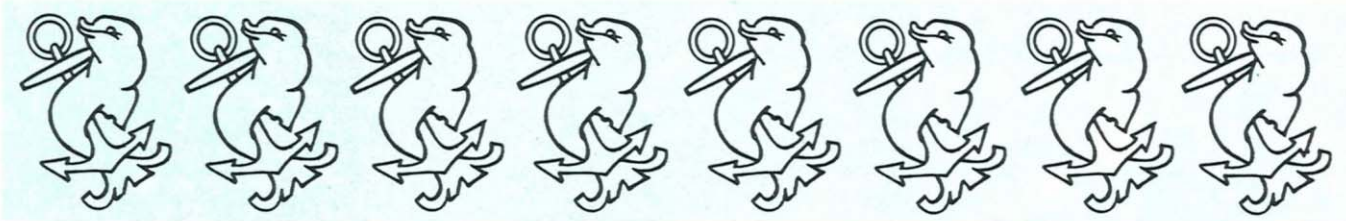
A cidade de Luanda, à noite, vista da fragata "Comandante Sacadura Cabral".
(Foto do 1.º-ten. Ferreira Martins)

N.º 80/MAIO 1978/ANO VII

revista da ARMADA

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
S. Santos	**Efemérides Navais**	4
C. Moreira	**Está soterrado um antigo veleiro a Sul da Ponta Albina**	5
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** *Nova tentativa de exploração do sistema solar*	6
M. Alves	**Deixai-me partir**	8
P. Machado	**Apontamento**	9
Vários	**Voz da Abita / Cartas ao Director**	10
M. Horta	**Notícias Pessoais**	12
S. Oliveira	**Desporto**	13
M. do Vale	**Que é feito desses navios de que toda a gente fala?**	18
G. Brandão	**Filatelia**	22
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	24
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	25
Vários	**Reportagem**	26
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C./alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 80 / MAIO 1978 / ANO VII

Preço de venda avulso 7$50

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Cabo Verde, Guiné-Bissau, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Timor e Espanha 75$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 160$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

A fragata inglesa "Victory".

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Operação limpeza

Não obstante termos experiência do insucesso destas iniciativas, insistimos nelas, esperançados em que um dia os portugueses mudem de feitio e passem a *interessar-se por certas coisas que são realmente interessantes...*

Veja-se, para exemplo do que acabamos de afirmar, o "fiasco" que foi o nosso apelo do n.º 69 (Junho de 1977) para se saber qual é a maior árvore existente em Portugal!

Temos de dizer, com franqueza e tristeza, que apenas uma resposta nos foi enviada. Parece impossível, mas é verdade! Apesar do veemente apelo aos marinheiros em terra, apesar de termos enviado um exemplar da Revista ao responsável por um programa rural da TV, as nossas esperanças de sucesso desmoronaram-se completamente.

Mas não desistimos e vamos lançar *para o ar* mais esta ideia que certamente terá o mesmo triste destino da anterior...

Sabe-se da importância do turismo. O assunto tem sido de tal

(continua na pág. 4)

Efemérides Navais

HÁ MAIS DE 50 ANOS ...

O decreto n.º 11 813, de 30 de Junho de 1926, extinguia a Brigada da Guarda Naval que tinha sido criada em 1 de Setembro de 1924, pelo então ministro da Marinha, capitão-de-fragata Fernando Augusto Pereira da Silva.

Por nos parecer de interesse histórico, aqui transcrevemos o seu efectivo, o preâmbulo do decreto e o artigo que a extinguiu:

Efectivo:

"Capitão-de-fragata	1
Capitão-tenente	1
Primeiros-tenentes	3
Segundos-tenentes	2
Médico	1
Oficial de administração naval	1
Oficial auxiliar músico	1
Oficiais do secretariado naval .	9
Sargentos-ajudantes músicos ..	2
Sargentos-ajudantes fuzileiros .	2
Primeiros-sargentos fuzileiros ..	10
Segundos-sargentos fuzileiros ..	30
Sargentos e praças músicos ...	48
Cabos fuzileiros	50
Marinheiros fuzileiros	80"

Decreto de extinção:

"Os decretos n.os 10 061 e 10 062, de 1 e 2 de Setembro de 1924, que vieram modificar a organização do Corpo de Marinheiros da Armada e outros serviços, criaram e regulamentaram a brigada da guarda naval, destinada a fornecer pessoal para a guarda e segurança dos estabelecimentos navais e de certos navios da Armada, forças de desembarque para operações em terra e serviços de guarnição.

"Grandes têm sido as dificuldades na organização desta brigada, a qual, apesar de nunca ter conseguido completar o seu efectivo, tem causado aos serviços das outras brigadas e aos navios perturbações havendo frequentes reclamações justificadas, que o Comando Geral da Armada nem sempre tem podido atender.

"Inútil é procurar justificar as vantagens da extinção da brigada da guarda naval; basta o que a prática tem demonstrado para ela se impôr, e assim, atendendo ao exposto:

"Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, para valer como Lei, o seguinte:

"Art. 1.º — É extinta a brigada da guarda naval, criada por decreto n.º 10 061 de 1 de Setembro de 1924".

SEASA
Cabo aux.

NOTA DE ABERTURA

Operação limpeza

(continuação da pág. 3)

modo ventilado que não há certamente nenhum português que não esteja a par dele. E, na minha modesta opinião, muito e muito haveria ainda por dizer. Por exemplo, que Portugal, sob o ponto de vista turístico, não é só o mar e as praias. Há por essa esquecida província, lugares verdadeiramente paradisíacos, *absolutamente em bruto.* **Nunca compreendi porque é que as pessoas do campo vão para a praia e... as da praia não vão para o campo. É um fenómeno que se constata e que dificilmente se explica. E não é certamente por falta de meios destes últimos, pois sabe-se os que têm uma casita na praia, ou próximo, sobretudo no Algarve, alugam-na no Verão por tal preço que, bem podiam ir passar uns dias à Beira, ao Minho, a Trás-os-Montes...**

Mas, vamos ao que importa, ou seja, a tal ideia que de antemão sabemos ir *ficar no papel,* **e à qual damos o sugestivo título que encima esta crónica.**

Mostrando, por actos e não só por palavras, que somos um povo civilizado, por que não seguir o exemplo doutros países pondo as Forças Armadas a realizar a limpeza das praias e matas, antes e a seguir à época turística que se avizinha?

Papéis, plásticos, detritos disto e daquilo, limpar tudo, mostrando a necessidade cada vez mais imperiosa de respeitar a natureza e conservar o meio ambiente.

A Armada encarregar-se-ia das praias e o Exército e a Força Aérea das matas e outros locais frequentados do interior...

A ideia aqui fica. Quem puder, e quiser, que lhe dê realidade.
Estamos certos que todos os militares colaborariam com gosto e entusiasmo.

C/ alm.

Está soterrado um antigo veleiro a Sul da Ponta Albina

O médico da Armada Real Portuguesa, J. Pereira do Nascimento, deixou-nos um diário muito completo da aventurosa viagem que fez, em 1894, no litoral do Sudoeste angolano, entre Moçâmedes e a foz do Cunene.
A páginas 22 desse relatório, escreve o autor:

"Pelas 05.00 horas acampámos em uma planície de areia húmida e escura a cem metros do mar, em um sítio, onde se encontra dispersa pela praia grande quantidade de madeira e despojos de um navio que deu à costa. Dei-lhe o nome de Praia do Navio" (*1*).

Sendo assim, já rolaram oitenta e três anos sobre aquele achado, e é esta a primeira notícia conhecida, respeitante a este veleiro de grande porte, soterrado sob as areias movediças do *Namibe,* em terras do Sul de Angola. Praia do Navio, foi também o topónimo registado nas cartas marítimas daquela região, pela Missão Hidrográfica da nossa Marinha de Guerra, e foi localizada cerca de 22 milhas a sul da torre metálica, do farol da Ponta Albina. Em 1943, o primeiro-tenente Jaime Lopes, ao tempo capitão dos portos do Distrito de Moçâmedes, utilizando uma viatura dos Serviços de Marinha, tentou a viagem pela praia, entre Porto Alexandre e a Baía dos Tigres. Fizemos parte dessa tormentosa expedição e nessa altura estivemos na Praia do Navio. Já lá não encontrámos a madeira dispersa de que nos fala Pereira do Nascimento. Alguma tinha sido soterrada pelas dunas, e outra, as peças soltas, é natural terem sido varridas para o mar, pelas fortes calemas que ali fazem espraiar vagas enormes, às vezes, por centenas de metros para a terra. Porém, lá encontrámos, isso sim, uma amálgama de vigamentos cobertos pelas areias, nas profundezas duma antiga reentrância na costa, já assoreada, ao que se pensa há mais de um século.
Posteriormente, e depois de termos publicado uma notícia no antigo jornal de Luanda "A Província de Angola", sobre este navio, soubemos que alguns aventureiros ali foram, atraídos pela mira de encontrarem valores que, por ventura, ainda lá estivessem. Não se soube, ao certo, o que lograram. No entanto, as condições naturais daquela região não devem ter permitido resultados assaz favoráveis, porquanto, quaisquer escavações ou outro trabalhos impunham material apropriado, uma boa organização logística e eram muito dispendiosos.
Com a ida para Angola do arqueólogo dr. Vasco Rodrigues, para a Inspecção do Ensino Liceal, a quem a dada altura pusemos este assunto, foi possível, em Junho de 1968, com o patrocínio do Instituto de Investigação Científica daquela ex-província portuguesa, deslocar-se à Praia do Navio uma missão arqueológica. Esta confirmou a importância do achado, que se revestia do maior interesse. Foi confirmado tratar-se de um navio de vela, de grande porte, agora soterrado num enorme areal, e num lugar correspondente a uma antiga baía. Foram logo projectados trabalhos para a recuperação de peças e elementos necessários que permitissem a reconstituição do navio afundado. Porém, confirmando um velho hábito português, tudo ficou apenas em projectos.
J. Pereira do Nascimento refere no seu relatório a madeira e os despojos dispersos pela praia, quanto a nós, pertencentes às superstruturas do navio em causa. Não se refere ao casco, porquanto este, embora com vigamentos ainda a descoberto já devia estar debaixo das areias na sua quase totalidade, há longos anos, como foi a opinião dos técnicos que ali se deslocaram.
Há realmente um fenómeno que acontece nesta região: as areias movediças impelidas pelas fortes e constantes ventanias, correm vertiginosamente para Norte. Ao encontrarem um obstáculo — neste caso o navio afundado ou encalhado — as areias provocaram uma duna que assoreou a reentrância no continente em pouco tempo, e soterraram o navio. Casos semelhantes são frequentes neste deserto.
Quanto à data do afundamento deste veleiro, parece-nos estar perdida no passado. No entanto, atendendo ao tipo e porte do mesmo veleiro, o dr. Vasco Rodrigues localizou-a no último quartel do século XVIII.
Sendo assim, e embora seja muito arriscado relacionarmos estes dois casos, não queremos deixar de mencionar a viagem que fez João Pilarte da Silva, em 1770, do planalto da Huíla à praia do rio Curoca, a fim de procurar náufragos que ali deram à costa, e dos quais apenas encontraram vestígios.

(*1*) — J. Pereira do Nascimento — "Exploração Geographica e Mineralogica no Distrito de Mossamedes em 1894/1895", p. 22.

Pilarte da Silva, inicia o seu detalhado relatório, da seguinte forma:

"Nos fins de Janeiro do presente anno de 1770 recebi a carta do Srõr Capitam mor em que me ordenaua fosse as Macarocas a examinar aquelles caminhos, e o citio, e procurar os naufragados que aly derão a costa em hum Navio, para lhes valer as suas vidas". (*2*)

Na verdade, a Praia do Navio fica a umas 35 milhas para sul da foz do Curoca, e a tendência dos náufragos, neste caso e outros iguais, seria caminharem para Norte, onde havia localidades habitadas, e o caminho era melhor. Para Sul, a aridez mortal daquele deserto, desilude os mais corajosos.

No entanto, esta costa entre os paralelos 16 e 22, foi sempre, ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX, um verdadeiro cemitério de navios, a que certamente não seriam estranhas as chamadas correntes frias de Benguela e as já mencionadas calemas, frequentes e perigosas em certas épocas do ano. Assim é que, a região a sul do rio Cunene e a norte do Cabo *Cross,* é indicada nas várias cartas, pelo sinistro nome de Costa dos Esqueletos, onde têm sido encontradas ossadas humanas abandonadas e restos de navios. (*3*)

Está assim inventariada a existência deste veleiro perdido a sul da Ponta Albina, onde podia adivinhar-se a tragédia e a desgraça, nessa região terrivelmente desértica. Pena é, nada sabermos ao certo sobre a sua verdadeira história. Aqui ficam algumas achegas.

Cecílio Moreira
Ex-1.º art.

—

(*2*) — "Arquivos de Angola", vol. I, n.º 2, Dez. de 1933.

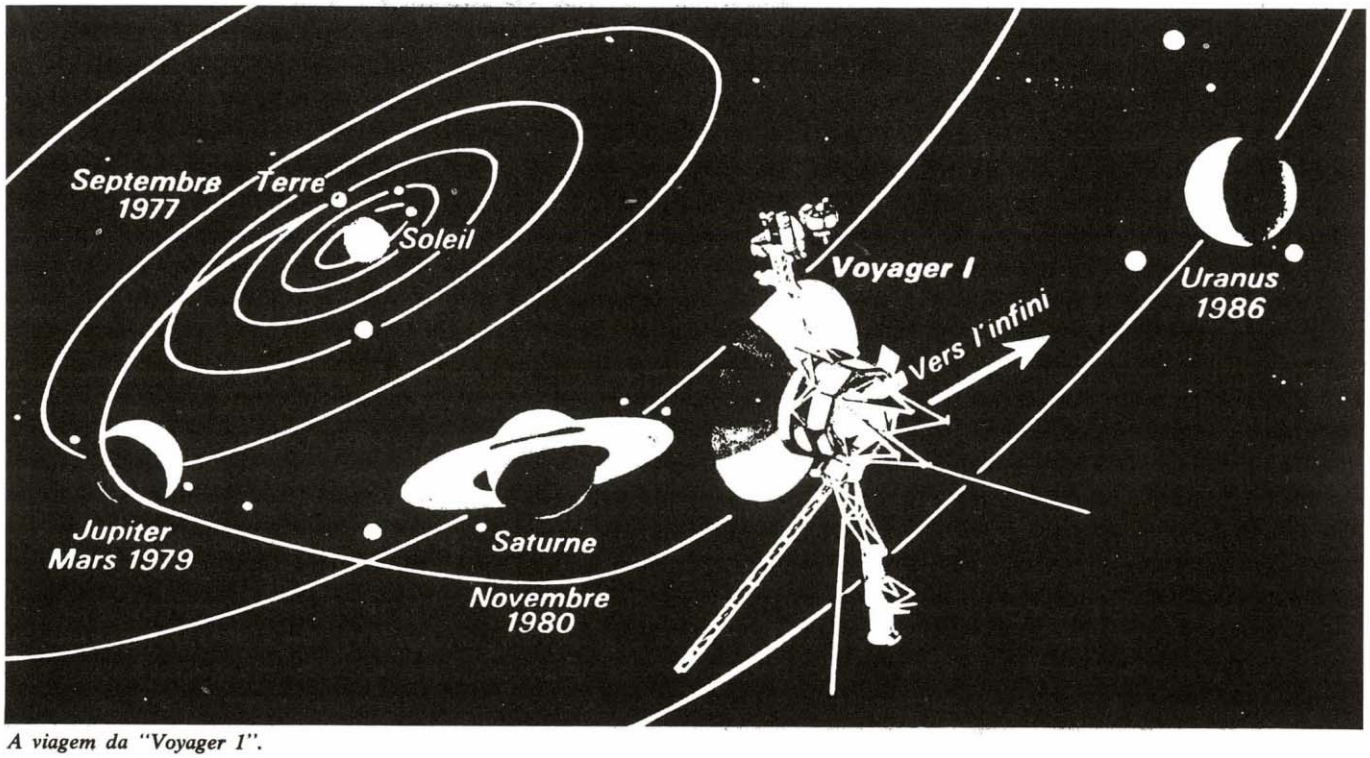
(*3*) — Lawrence G. Green — "lords of the Last Frontier — Cape Town", 1962, p. 220.

Ciências Artes e Letras

Nova tentativa de exploração do sistema solar

Após o estudo do planeta Júpiter, levado a cabo pelas sondas "Pionner" há uns anos atrás, resolveram os americanos lançar mais duas sondas com a finalidade de estudar os planetas maiores do sistema solar — Júpiter, Saturno e Urano.

No final da década de 70, todos estes planetas, juntamente com Neptuno e Plutão, se encontram do mesmo lado do Sol o que torna possível a aceleração das sondas pela gravidade exercida por cada um deles quando lhes passa perto. A NASA aproveitou a oportunidade e lançou já as sondas "Voyager 2" e "Voyager 1" respectivamente em 20 de Agosto e 3 de Setembro do ano passado. As sondas passarão a "razar" aqueles planetas que se encontram entre 600 milhões e 3 biliões de quilómetros do Sol. Espera-se que os dados colhidos pelos seus aparelhos venham esclarecer a origem do sistema solar e talvez a própria razão de ser do aparecimento da vida. Participam nesta experiência 90 cientistas. Para apoio à missão dos "Voyager" foi concebido e montado em Nançay um novo radiotelescópio, constituído por uma rede de 144



A viagem da "Voyager 1".

antenas que equivale a uma antena parabólica de 8000 m^2 de abertura. O conjunto é inteiramente comandado por computador.

Sabendo que aqueles três planetas, juntamente com Neptuno, constituem 98% da massa total dos planetas, o conhecimento que deles se tenha é da maior importância para o estabelecimento da origem do sistema solar.

As fotografias que se receberem permitirão conhecer a estrutura das formações de nuvens e a evolução dos fenómenos de turbulência nas respectivas atmosferas.

Espera-se ficar a saber a origem da famosa mancha vermelha de Júpiter. Sabe-se que a cor é devida a uma mistura de enxofre, fósforo e crómio, mas não está ainda determinada a razão de ser da sua existência e o porquê da sua forma elíptica.

Para além do possível desvendar deste enigma, as sondas efectuarão medidas das características físicas do espaço que rodeia os planetas e dos respectivos campos magnéticos. Os detectores deverão analisar, à distância, as substâncias que constituem cada um desses planetas e que actualmente se supõe serem "bolas" de hidrogénio e hélio sem superfície sólida. Determinarão ainda a relação entre a temperatura e a pressão das respectivas atmosferas. As medidas efectuadas revestem-se do maior interesse por poderem revelar as condições em que se formaram os planetas há 4,6 biliões de anos.

Supõe-se que se Júpiter tivesse uma massa maior poderia ser uma estrela tal como o Sol. A pressão e temperatura desenvolvidas no seu interior dariam início aos fenómenos de fusão que se verificaram no Sol e que são a razão de ser da energia irradiada: Júpiter irradia apenas calor — muito mais do que recebe do Sol — mas a sua massa não é suficiente para desenvolver reacções nucleares. As medidas a efectuar talvez permitam desvendar a natureza daquela fonte interior de calor.

A missão está programada da seguinte maneira:

O "Voyager 1" chegará às imediações de Júpiter em Fevereiro de 1979. Tem maior velocidade e ultrapassará a "Voyager 2" nas imediações de Marte. Em 5 de Março passará à distância mínima de 280 000 quilómetros que é cerca de dois terços da distância da Terra à Lua. Como o diâmetro de Júpiter é de 70 000 quilómetros, a sonda passa a uma distância de 4 diâmetros o que é uma aproximação impressionante! Antes e após a passagem à distância mínima, as câmaras de televisão fotografarão os satélites do planeta que são 9 (possivelmente mais, dado que se suspeita da existência de outros). Cinco desses satélites são considerados como fazendo parte de um sistema normal pois têm órbitas mais ou menos concêntricas e no mesmo plano, tal como acontece com o sistema solar. Os outros quatro têm órbitas muito excêntricas e diferentes, cruzando-se umas com as outras e os movimentos são retrógrados, contrariamente ao que é regra no sistema solar. Devem pois ter sido asteróides capturados pelo planeta.

As posições dos satélites serão determinadas por computadores e as câmaras serão orientadas para essas posições por meio de "ordens" dadas ao sistema de "contrôle" da sonda, por sinais rádio emitidos pelos radiotelescópios na Terra. O "Voyager 1" deverá fotografar Amalteia e Io e procurará desvendar o segredo das fortes emissões de radiofrequência com origem neste satélite. Para tanto, passará a 22 000 quilómetros desse estranho companheiro de Júpiter que, sem se saber porquê, tem também uma atmosfera. O "Voyager 2" chegará às imediações de Júpiter quatro meses mais tarde, a 10 de Julho de 1979. Passará à distância de 9 diâmetros e isso para prevenir a hipótese de os circuitos electrónicos da primeira sonda serem avariados pelas partículas de alta

energia que possam existir nas proximidades do planeta.
O "Voyager 2" fotografará o satélite Calisto a 220 000 quilómetros de distância e Ganimedes a 55 000.
A primeira sonda, depois de passar junto a Júpiter, dirigir-se-á para Saturno e levará cerca de um ano e meio a precorrer a distância que separará os dois planetas. Chegará em 24 de Agosto de 1980 às imediações de Saturno. O pormenor mais espectacular da missão será a passagem a cerca de 4000 quilómetros de Titan, o maior satélite de Saturno e também o maior satélite de todo o sistema solar. É maior que o planeta Mercúrio e tem uma atmosfera densa. A atmosfera de Titan deve ser mais rica em metano (CH_4) do que a dos planetas gigantes, porque a sua força de gravidade não é suficientemente forte para reter as moléculas leves de hidrogénio e hélio que constituem 99% da atmosfera daqueles planetas. Titan é, por outro lado, um dos raros satélites que possuem atmosfera e uma crusta e, nestas condições, é muito possível que se tenham formado ao nível do solo moléculas orgânicas complexas e que haja, assim, um embrião de vida, o que não será possível em Júpiter ou Saturno.
Depois de observar detidamente Titan, a sonda "Voyager 1" irá passar sob o hemisfério Sul de Saturno a 138 000 quilómetros do centro do planeta e "razará" os anéis por fora. A acção de gravidade exercida pelo planeta comunicará à sonda a velocidade e a direcção que a farão sair do sistema solar e perder-se no infinito.
A sonda "Voyarger 2" só chegará a Saturno um ano mais tarde, em 8 de Junho de 1981 e a sua missão será programada em função do que tiver acontecido com a "Voyager 1". Se a missão desta tiver falhado, então a segunda sonda fará o estudo dos satélites e dos anéis de Saturno. Se a primeira missão tiver sido bem sucedida, então a "Voyager 2" fará um estudo de Saturno a maior distância, passando a 3800 quilómetros dos anéis exteriores. Observará Titan a 353 000 quilómetros, Rea a 254 000, Tétis a 160 000, Dione a 200 000, e Minas e Encelade a menos de 100 000 quilómetros. A acelaração que lhe é comunicada por Saturno levá-la-á às imediações de Urano.
Assim, em Janeiro de 1986 a "Voyager 2" estará a 2,7 biliões de quilómetros da Terra e os seus sinais levarão duas horas e meia a chegar, à velocidade da luz (300 000 km/s). Não está previsto qualquer programa especial para Urano sendo a simples aproximação um objectivo compensador. No entanto, a recente descoberta de uns cinco ou seis anéis difusos em torno do planeta, conferem a esta missão um interesse muito especial. Convém referir que o eixo de rotação de Urano está quase no plano da órbita, pelo que ele gira perpendicularmente, com os seus satélites e anéis, em relação ao plano da órbita. Os cientistas esperam que as câmaras fotográficas e os sensores cheguem operacionais e que o equipamento esteja ainda em condições de enviar para a Terra o maior número possível de imagens. Não se terá oportunidade idêntica senão daqui a uns 150 anos.
Após estas missões, os cientistas esperam poder conhecer melhor a origem do sistema solar e a natureza dos seus planetas e satélites. Se nas atmosferas dos grandes planetas ou dos seus satélites forem encontradas moléculas orgânicas complexas, então essas moléculas seriam de origem proto-solar e a vida um fenómeno universal em potência, em toda a parte do universo, pronta a evoluir logo que se oferecessem condições para o efeito, como é o caso dos planetas.

O. Lemos
Cap.-m.-g.

(Nota: Extraído do "Science et Vie", de Nov. 77).

Deixai-me partir

Libertai-me destas correntes
tirai da minha frente estas grades
não vos peço que me tireis os espinhos
nem que me perfumeis o caminho
só vos peço que me deixeis
Partir

Partir para longe
tão longe que eu nunca mais veja [estas grades
nem sinta estas garras apertarem-me [a garganta
Partir
para outro céu
com outro azul!!!...

Sei que no meu caminho
espreitam os abismos e se estendem os [perigos
sei que os abutres ao verem-me [vacilante
enterrarão em mim as suas garras [afiadas
mas eu quero é Partir
não quero ver mais estas grades...

Tirai da minha frente estas grades
porque elas não me deixam gritar
e eu quero gritar cantar e sonhar
porque eu quero voar
na busca de outro céu
com outro azul
Quero fugir

Deixai-me Partir

Deixai-me partir a correr
mesmo que depois caia
deixai-me levantar

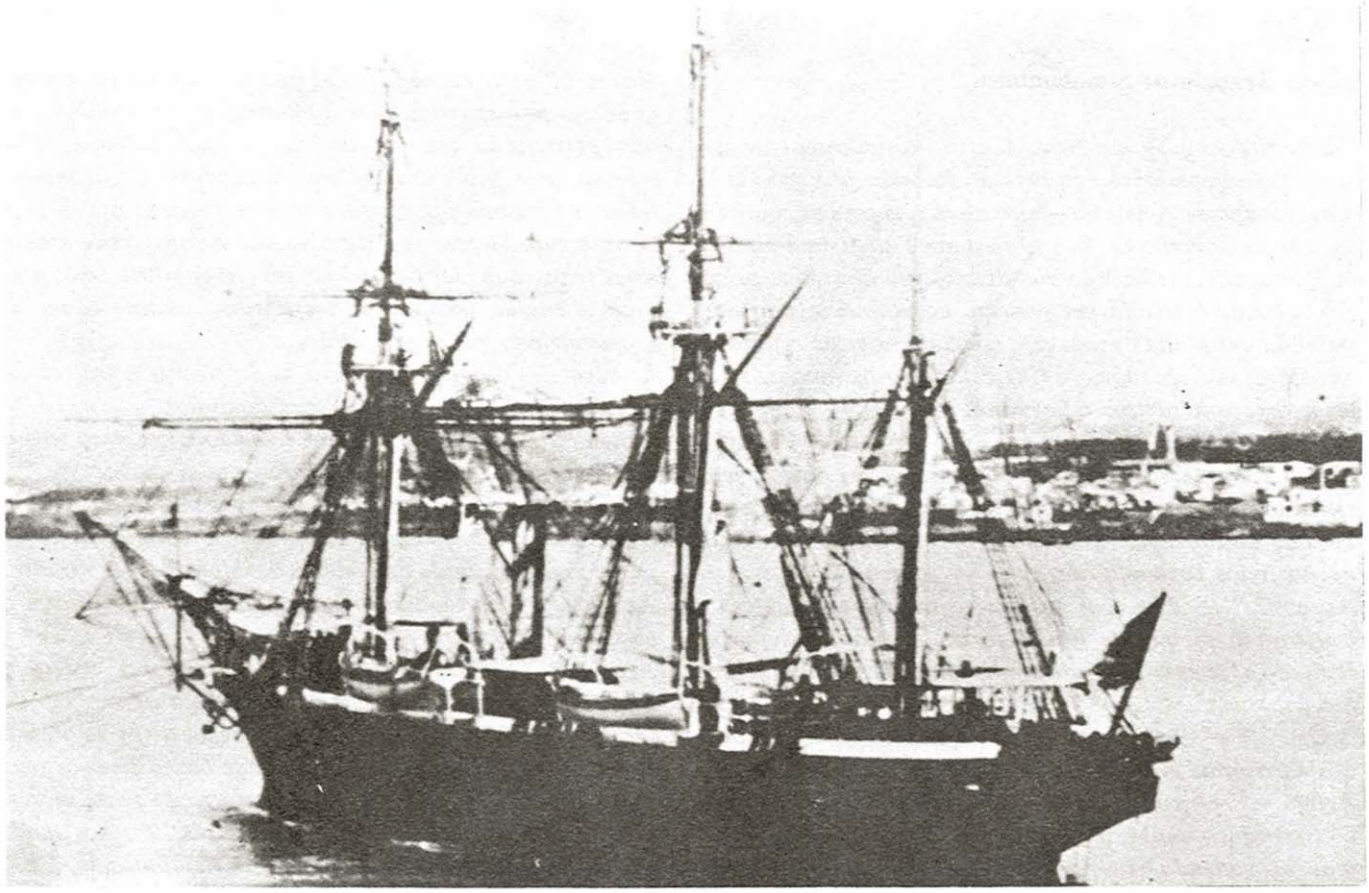
Quero ir procurar outro céu
com outro azul
e com outro poema
que eu cantarei

Mesmo que depois volte
Sangrando
Mesmo que depois volte
Chorando

Deixai-me ao menos Partir

Maria Luísa de Castro Alves
Esc.-dactilog. de 1.ª

Apontamento



A corveta "Rainha de Portugal", cuja presença no porto de Cabinda, serviu para o estabelecimento do Tratado de Simulambuco.

Os Descobrimentos, essas maravilhosas páginas de ouro da nossa história que engrandeceram os portugueses perante o mundo atónito e o atento Deus, permitiram que a bandeira nacional fosse içada em terras distantes, habitadas ou não. Numas, houve que povoar e noutras que cristianizar e civilizar.

Uma terra, porém, não foi descoberta pelos processos usuais. Foi-nos doada pelos próprios habitantes que, vendo a protecção que a nossa bandeira e a nossa moral conferia, quiseram, por vontade própria, incluir-se na geração lusitana. Essa terra foi CABINDA.

A sua integração em Angola foi somente por interesse de facilitar a Administração.

Do facto histórico, sem comentários, será conveniente ler, na hora actual, o documento de dádiva do povo cabidense:

A — O pedido de um tratado

Nós abaixo assinados, príncipes e governadores de Cabinda, sabendo que na Europa se trata de resolver, em conferência de embaixadores de diferentes potências, questões que directamente dizem respeito aos territórios da Costa Ocidental de África e por conseguinte aos destinos de seus povos, aproveitamos a estada neste porto da corveta portuguesa "Rainha de Portugal", a fim de em nosso nome e no dos povos que governamos, pedirmos ao seu comandante, como delegado do Governo de Sua Majestade Fidelíssima, para fazermos e concordarmos num tratado pelo qual fiquemos sob o protectorado de Portugal, tornando-nos, de facto, súbditos da Coroa portuguesa, como já o éramos por costumes, hábitos e relações de amizade. E, portanto, sendo da nossa inteira, plena e livre vontade, que de futuro entremos nos domínios da Coroa portuguesa, pedimos ao Ex.mo Sr. Comandante da corveta portuguesa, para aceder aos nossos desejos e dos povos que governamos, determinando o dia onde, em sessão solene, se há-de assinar o tratado que nos coloque sob a protecção da bandeira de Portugal. Escrito em reunião dos príncipes abaixo assinados, no lugar de Simulambuco aos 22 de Janeiro de 1885.

Sinal — de Iliala, Mamboma do Rei, representante da Regência. — Idem — da princesa Maria Simbo, Mambuco. — (a) Manuel José Puna, Barão de Cabinda. — Sinal + do príncipe Sambo Franque, governador de Chinga. — Idem + do príncipe Jack, governador de Buco-Sinto. — Idem + de Fernando Minga, filho do príncipe Jack. — Idem + de King Jack, príncipe da Ponta do Tafe. — Idem + de Fernando Sonça, governador do Povo Grande. — Idem + do Mangunvo Mamgombe, governador de Simona. — Idem + de Mavungo Velho, dono do Povo Grande. — Idem — de Batte Jack, governador do Caio. — (a) Manoel Bonzela Franque, governador do

Porto Rico e Mutambe. — (a) Francisco Rodrigues Franque, governador de Pernambuco e Vitória. Sinal + De Mani Sabo, governador de Chóbo. — Idem + de Perico, linguester. *— Idem + de Michimbi Mafuka Franque. — Idem — do príncipe Mani Sambo,* linguiéster *de Francisco Franque.*

B — O Tratado de Simulambuco

Guilherme Augusto de Brito Capelo, capitão-tenente da Armada, comandante da corveta "Rainha de Portugal", comendador de Avis e cavaleiro de várias ordens, autorizado pelo Governo de Sua Majestade Fidelíssima El-Rei de Portugal, satisfazendo aos desejos manifestados pelos príncipes de Cabinda em petição, devidamente por eles assinada em grande fundação, *concluiu com os referidos Príncipes, Governadores e Chefes abaixo assinados, seus sucessores e herdeiros o seguinte:*

Artigo 1.º — Os príncipes e mais chefes do país, e seus sucessores, declaram, voluntariamente, reconhecer a soberania de Portugal, colocando sob o protectorado desta nação todos os territórios por eles governados.
Artigo 2.º — Portugal reconhece os actuais chefes, e confirmará os que de futuro forem eleitos pelos povos, segundo as suas leis e usos, prometendo-lhes auxílio e protecção.
Artigo 3.º — Portugal obriga-se a manter a integridade dos territórios colocados sob o seu protectorado.
Artigo 4.º — Aos chefes do país e seus habitantes será conservado o senhorio directo das terras que lhes pertencem, podendo-as vender ou alienar de qualquer forma para o estabelecimento de feitorias de negócio ou outras indústrias particulares, mediante o pagamento dos costumes, marcando-se duma maneira clara e precisa a área dos terrenos concedidos, para evitar complicações futuras, devendo ser ratificados os contratos pelos comandantes dos navios de guerra portugueses, ou pela autoridade em que o Governo de Sua Majestade delegar os seus poderes.
Artigo 5.º — A maior liberdade será concedida aos negociantes de todas as nações para se estabelecerem nestes territórios, ficando o Governo português obrigado a proteger esses estabelecimentos, reservando-se o direito de proceder como julgar mais conveniente, quando se provar que se tenta destruir o domínio de Portugal nesta regiões.
Artigo 6.º — Os príncipes e mais chefes indígenas obrigam-se a não fazer tratados, nem ceder terrenos aos representantes de nações estrangeiras, quando esta cedência seja de carácter oficial, e não com o fim mencionado no artigo 4.º.
Artigo 7.º — Igualmente se obriga a proteger o comércio quer dos portugueses, quer dos estrangeiros e indígenas, não permitindo interrupção nas comunicações com o interior, e a fazer uso da sua autoridade para desembaraçar os caminhos, facilitando e protegendo as relações entre compradores e vendedores, as missões religiosas e científicas que se estabelecerem temporária ou permanentemente nos seus territórios, assim como o desenvolvimento da agricultura.
§ único — Obrigam-se mais a não permitir o tráfico da escravatura nos limites dos seus domínios.
Artigo 8.º — Toda e qualquer questão entre europeus e indígenas, será resolvida sempre com a assistência do comandante do navio de guerra português que nessa ocasião estiver em possível comunicação com terra, ou de quem estiver munido de poderes devidamente legalizados.
Artigo 9.º — Portugal respeitará e fará respeitar os usos e costumes do país.
Artigo 10.º — Os príncipes e governadores cedem a Portugal a propriedade inteira e completa de porções de terrenos mediante o pagamento dos respectivos valores, a fim de neles o Governo português mandar edificar os seus estabelecimentos militares, administrativos e particulares. Do acto de posse se lavrarão dois autos, um dos quais ficará na mão do delegado do Governo português, e o outro na do chefe indígena.
Artigo 11.º — O presente tratado assinado pelos príncipes e chefes do país, bem como pelo capitão-tenente comandante da corveta "Rainha de Portugal", começará a ter execução desde o dia da sua assinatura, não podendo contudo considerar-se definitivo senão depois de ter sido aprovado pelo Governo de Sua Majestade.
Simulambuco, em Cabinda, 1 de Fevereiro de 1885.

Manuel Pinto Machado
Cap.-ten.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Do capitão-de-mar-e-guerra Fernando Paiva Vilhena de Mendonça recebemos uma carta, que transcrevemos na íntegra:

"Ao ler a *Nota de Abertura* do n.º 78 da *Revista da Armada* não pude deixar de me interrogar se deveria ou não enviar estas breves linhas.

"Entendi que sim, que o devia fazer, mais como desabafo do que como crítica, pois acredito que a intenção daquela *Nota de Abertura* era boa. Quero crer que a todos nos anima o desejo de se procurar erguer uma MARINHA coesa e eficiente em que a camaradagem, na plenitude do seu significado, seja uma realidade.

"Como é sabido e dito, o homem foi, é e será sempre um animal político. Todos os seus actos, mesmo os mais simples e inconscientes têm uma expressão política.

"Terá ou não sido política a *Revista da Armada* ao fazer esta *Nota de Abertura*?... Terá ou não a *Revista da Armada* sido politicamente isenta

nos artigos publicados ao longo dos seus números? Creio que o julgamento caberá aos seus leitores e eu, que sou um deles, não deixarei de fazer o meu.

"Penso que, ao longo de toda a sua existência, a Marinha tem tido um comportamento político que lhe permitiu, sem perda da elevada competência profissional e camaradagem, fazer toda uma epopeia marítima que muito nos honra e, ao mesmo tempo, escalar Monsanto para defender a República.

"Acredito, senhor almirante, que a grande maioria é animada pelo desejo do encontro de uma camaradagem e vivência, como aquela a que se refere, mas sem que cada um tenha de abdicar, ou fingir que abdica, dos seus conceitos de sociedade.

"Também estou certo que esse magnífico fruto, a CAMARADAGEM, só poderá ser colhido se a sementeira for preparada num terreno de honestidade, previamente amanhado das ervas daninhas do oportunismo, egoísmo e acção discriminatória e bem adubado com um programa naval que a todos mobilize.

"A CAMARADAGEM só se reestabelece se cada um for julgado pelo que vale, pelo que faz e pelo muito ou pouco que de si dá à Marinha, não pelos conceitos de sociedade que defende.

"Para terminar, apenas lhe deixo mais esta convicção, senhor almirante: o que nos divide, fundamentalmente, é a CONSTITUIÇÃO. De um lado estão os que democraticamente a aceitam com todas as reformas que aponta no campo socio-económico e cultural, do outro os que procuram entravar...

"Dentro do mesmo espírito que, estou certo, presidiu à publicação da *Nota de Abertura,* muito gostaria de ver publicada esta minha carta na secção de *Cartas ao Director.*

"Creia-me, com consideração".

—

Nota do Director: De acordo com as normas sempre seguidas (pelo menos temos tentado) por esta Revista, de não provocar, ou alimentar, polémicas que em nada contribuem para a boa harmonia que pretendemos fomentar entre todos os que servem a Armada, damos, com a publicação desta carta, por encerrado este assunto.

De Fernando Manuel Rodrigues Ferreira, da Baixa da Banheira, recebemos uma carta com elogiosas referências à Revista e o pedido de publicarmos mais fotografias e características dos navios da nossa Armada.

—

N. R. — Agradecemos as boas referências à Revista e informamos que, à medida que for possível satisfaremos o seu pedido, o que aliás já vem acontecendo há muito.
Quanto à colaboração que nos enviou, oportunamente trataremos esse assunto.

De João Ramalho de Oliveira Fernandes, ex.-mar. FZE, da Barragem do Pocinho, uma carta inscrevendo-se a si e ao companheiro de trabalho, Joaquim da Silva Amaral, como assinantes da Revista, ele "porque as saudades dos tempos maravilhosos que viveu na Marinha são imensas" e o companheiro "porque adora as coisas da Marinha".

—

N. R. — Quanto às atrasadas, diga as que quer. Só não temos o n.º 1.

De José Pocinho Caetano, do Luxemburgo, uma carta endereçada ao cap.-m.-g. Rebelo da Silva e enviada por este à Revista, da qual transcrevemos: "Sou um ex-marinheiro artilheiro que tirei o curso de dactilógrafo e trabalhei na Escola de Electrotecnia, em Vila Franca, durante três anos.

"Como já era jogador de futebol na vida civil, joguei na equipa principal da Armada e ganhei três campeonatos para o Grupo n.º 1 de Escolas da Armada. Por esta razão vi a minha fotografia na Revista várias vezes.

"Agora sou treinador, aqui no Luxemburgo, e queria as revistas em que apareço, para expôr no nosso clube".

De um marinheiro que se identificou, um carta em que enaltece o muito que aprendeu na Armada, contando a propósito o seguinte episódio:

"Há tempos, estando eu em casa ouvi grande alarido na estrada e fui ver do que se tratava. Deparei com um moço de 16 anos, que se tinha despistado numa *lambreta* e jazia inanimado, sem dar sinais de vida. Nunca pensei que passados onze anos de ter aprendido na Armada os primeiros socorros, os viesse a aplicar. Apliquei a respiração boca a boca ao rapaz e passados momentos, já dava sinais de vida. Veio uma ambulância que o levou para o hospital e hoje, embora bastante traumatizado, está livre de perigo. É caso para dizer que, graças à Marinha, ou melhor, ao que lá me ensinaram, este rapaz escapou da morte.

"Por razões que facilmente se compreendem, peço para conservar o anonimato".

A TODOS OS RECRUTAS DA ARMADA INCORPORADOS ENTRE DEZEMBRO DE 1953 E MARÇO DE 1954

A comissão organizadora do almoço-convívio comemorativo das "Bodas de Prata" da incorporação de recrutas no período em epígrafe, desejando que a respectiva confraternização reúna o maior número possível de "filhos da escola" e que constitua, consequentemente, uma grandiosa manifestação de alegre convívio, leva ao conhecimento dos interessados que a sua efectivação está marcada para o dia 18 de Novembro próximo, em local da zona de Lisboa, a divulgar oportunamente.

As inscrições, que serão extensivas a familiares, deverão ser feitas por carta, telefone, ou pessoalmente, para Arlindo Carranca Nunes de Oliveira ou Jacinto Palma Anacleto, Base Naval de Lisboa — Alfeite, até ao dia 31 de Julho p. f., impreterivelmente.

A comissão esclarece os interessados não ser possível fornecer, de momento, mais pormenores sobre o almoço-convívio, pedindo que os mesmos não lhes sejam solicitados antes de Agosto próximo.

GUARNIÇÃO (1954-56) DO AVISO "PEDRO NUNES"

A guarnição do antigo aviso "Pedro Nunes", que fez a comissão no Extremo-Oriente de Janeiro de 1954 a Maio de 1956, vai reunir-se num almoço de confraternização, no dia 27 de Maio corrente (sábado), em local a designar, para comemorar o 22.º aniversário do termo da comissão.

As inscrições podem ser feitas através do cap.-ten. SG Ferdinando Simões, no Centro de Instrução de Minas e Contramedidas, Alfeite (tel. 2750951 — ext. 113, da rede externa, ou 1211 S, da rede interna) ou 1.º-sarg. CM Ramiro Magalhães, Gabinete de Fotografia do EMA, Lisboa (tel. 368960 — ext. 125 ou 206 N).

CONFRATERNIZAÇÃO DO RECRUTAMENTO DE 1942

A 2.ª reunião de convívio dos mancebos que foram recrutados, em 1942, para prestarem serviço na Armada, realiza-se no próximo dia 10 de Junho (Dia de Portugal), na cidade de Aveiro, com o seguinte programa:

— As 11.00 horas, concentração dos "filhos da escola" na Praça José Estevão;
— As 12.00 horas, missa pela memória dos camaradas falecidos, celebrada pelo capelão do G1EA Vaz Monteiro, em igreja a designar;
— As 13.00 horas, almoço-convívio em restaurante a marcar.

As inscrições, facultativas a familiares e a amigos, podem ser feitas para Armando Azevedo Pires, Rua D. Jorge de Lencastre, 53 — Aveiro (Telef. 27251).

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

2.º-ten. Francisco Maria Domingues com D. Maria Emília Gil, em 17-2-78.
1.º-sarg. A José Augusto com D. Ana de Jesus, em 18-2-78.
1.º-sarg. H Luís Teixeira Ferreira Gil com D. Ana Teresinha Jorge da Costa, em 4-2-78.
2.º-sarg. TR José de Almeida Costa com D. Catarina Rosa Fazeres Oliveira, em 17-2-78.
8613/Cabo FZ José Pratas Neto com D. Fernanda Agostinho Sebastião, em 25-2-78.
2301/73/1.º-mar. TFH Adelino Augusto Monteiro Dias com D. Odete Gonçalves Rita, em 11-2-78.
951/75/1.º-mar. CRO Ambrósio Ferreira Faria com D. Maria Teresa do Jardim Fernandes, em 11-2-78.
132/76/2.º-mar. M Horácio Nogueira Martins com D. Fernanda Maria Guerreiro Lourenço, em 4-2-78.
966/72/2.º-gr. Joaquim Lopes Moreira com D. Maria do Rosário Malaquias da Cruz, em 11-2-78.
1171/76/2.º-gr. Carlos Urbano de Sá com D. Maximina Fernanda Marques da Silva Ramos, em 4-2-78.

PASSAGENS À RESERVA

C/alm. António José de Matos da Silva Nunes, em 14-12-77.
Cap.-m.-g. Carlos Alberto Garcia Dias, em 8-11-77.
Cap.-m.-g. José Fernando Ferreira da Costa, em 14-12-77.
Cap.-m.-g. Fernando de Sousa Brito e Abreu, em 11-11-77.
Cap.-frag. SG Eduartino Guena Viana, em 6-12-77.
1.º-ten. SG Jaime Vieira da Silva, em 13-11-77.
1.º-ten. SG Francisco José, em 21-10-77.
1.º-ten. EMQ Augusto Marques de Almeida Alcoforado, em 2-3-78 (RAb).
Sarg.-aj. FZM Ludgero dos Santos Silva, em 8-2-78.
Sarg.-aj. E Alberto Augusto Domingos Tinoco, em 8-2-78.
Sarg.-aj. A Manuel Joaquim Mirones, em 15-3-78.
Sarg.-aj. A Fernando Cunha Ferreira da Silva, em 28-2-78.
Sarg.-aj. M João da Graça Marques, em 6-3-78.
Sarg.-aj. M Francisco Manuel Rodrigues, em 9-3-78.
Sarg.-aj. UN Fernando Sequeira de Sousa Nunes, em 27-2-78.
Sarg.-aj. E Álvaro Nunes Basílio, em 27-2-78.
1.º-sarg. M Ângelo Veríssimo Martins, em 28-2-78.
1.º-sarg. FZ João Maria Rodrigues, em 3-2-78.
1.º-sarg. FZ Mário Francisco Sortelha Martins, em 13-2-78.
1.º-sarg. Q Carlos Gonçalves de Freitas, em 20-2-78.
1.º-sarg. B Ilídio Ferreira, em 2-2-78.
1.º-sarg. FZ Manuel Ramos Medeiros, em 9-2-78.
1.º-sarg. M Joaquim Cabrita Machado, em 28-2-78.
1063/Cabo T Manuel Dias Barros, em 17-2-78.
1100/Cabo aux. Marciano Rita Almeida, em 14-2-78.

APOSENTAÇÕES

Manuel Lopes Alves de Melo, subchefe do Corpo de Polícia dos Estabelecimentos de Marinha, em 31-3-78.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-m.-g. RF Carlos Alberto Almeida Maduro, em 6-3-78.

Cap.-frag. RF José Soares de Oliveira, em 22-3-78.

1.º-sarg. L João Lourenço Coelho Valentim, em 6-3-78.

4566/Cabo M João Coelho de Sá, em 2-3-78.

1629/76/2.º-gr. António José Xavier, em 23-2-78.

Joaquim Boiça, faroleiro-chefe, em 11-3-78.

José Augusto Cação Ribeiro, faroleiro de 2.ª classe, em 25-2-78.

Desporto

O QUE É O PENTATLO NAVAL?

O Pentatlo Naval é um conjunto de provas que faz parte do calendário do CISM (Conselho Internacional dos "Sports" Militares) e que se destina fundamentalmente a militares-marinheiros.

A nível da Armada portuguesa, a prova tem tido pouca divulgação e pelos dados que possuimos apenas se realizou uma vez, sob a orientação do CEFA (Centro de Educação Física da Armada), em Junho de 1959.

Dado que, pouco a pouco, se pretende a sua inserção no Plano de Actividades Desportivas da Armada passaremos a discriminar as várias provas das quais, a de obstáculos é talvez a mais conhecida, por estar montada à volta do campo de Futebol do CEFA.

I—*Prova de Obstáculos*
II—*Prova "cross"-anfíbio*
III—*Prova de natação utilitária*
IV—*Prova de natação de salvamento*
V—*Prova de marinharia*

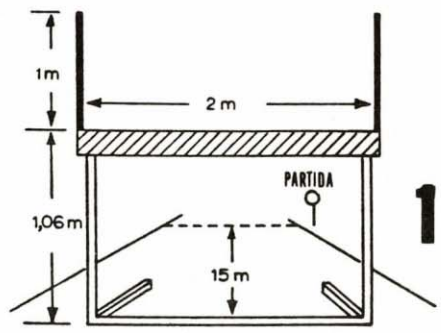
I—*PROVA DE OBSTÁCULOS*

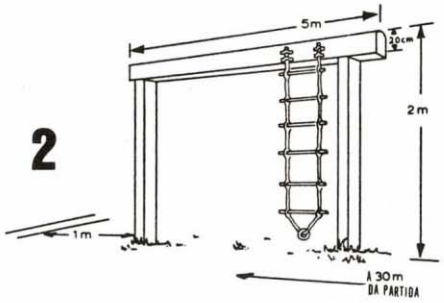
1. *Regras gerais*

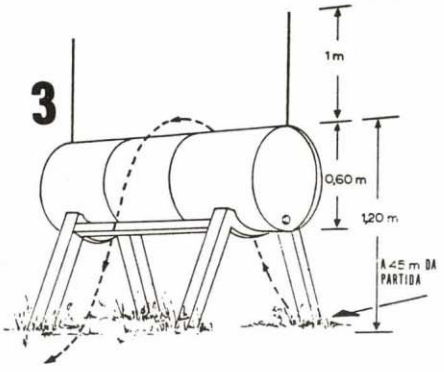
A. A distância da prova é de 300 metros, havendo dez obstáculos.
B. Se o obstáculo é transposto de forma não regulamentar, o fiscal do obstáculo mandará o concorrente repetir.
C. O equipamento é à escolha do concorrente (proibidos os sapatos de bico).
D. O tempo de cada concorrente é tomado quando ele cai na caixa de areia, ao saltar da plataforma do obstáculo 10.

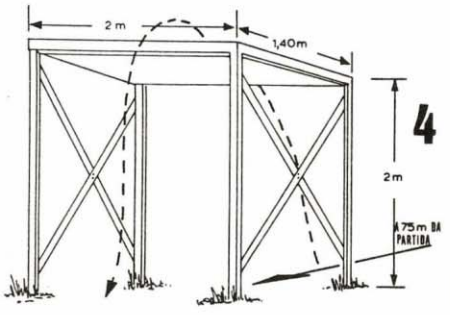
2. *Transposição dos obstáculos*

(1) *Barreira:* transposição livre (pode transpor-se em apoio).
(2) *Trave:* trepar pela escada de quebra-costas; progredir na trave (de pé); saltar de modo a ultrapassar a linha marcada no solo.
(3) *Bidão:* transposição livre.
(4) *Mesa irlandesa:* transposição livre, sendo no entanto proibido utilizar os postes.
(5) *Corrida/lançamento de granadas:* correr em torno (360°) dos postes (é proibido agarrá-los); lançar granadas (por cima do ombro) até que cinco delas passem através da porta (granadas com 550 a 650 gramas); fechar a porta.
(6) *Rede de abordagem:* trepar pela rede; deslocar-se no cabo horizontal; tocar na 2.ª trave; descer pela corda vertical e (suspenso nesta) atingir os 3 metros (caso não atinja os 3 metros repete o salto a partir da corda vertical).
(7) *Caixa de saltos:* saltar a distância de 4 metros.
(8) *Túnel:* entrar no túnel e sair pelo cilindro (movimentação livre).



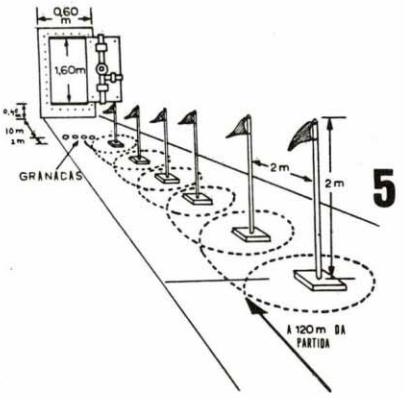




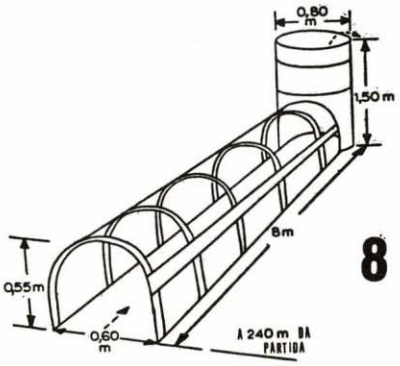


(9) *Cabos paralelos/-pranchas/verga:* deslocar-se nos cabos paralelos com os pés apoiados no inferior e mãos agarrando o superior (tocar com uma mão antes da 1.ª marca e depois da 2.ª marca); contornar o obstáculo pela direita (é permitido apoiar-se nos postes); subir por uma ou duas pranchas; deslocar-se na verga (até tocar a travessa) e descer pela corda ou poste.

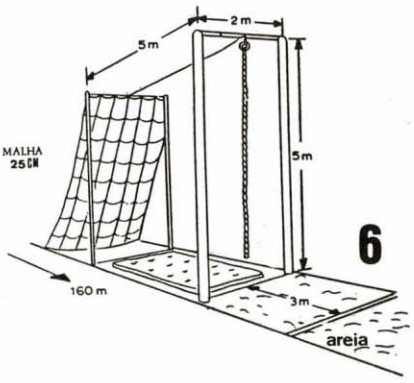
(10) *Cabo oblíquo/salto:* subir para o cabo (subida livre, podendo utilizar o poste) de modo a que as duas mãos o toquem antes da marca; deslocar-se no cabo ascendente e passar para a plataforma; saltar para a caixa de areia.



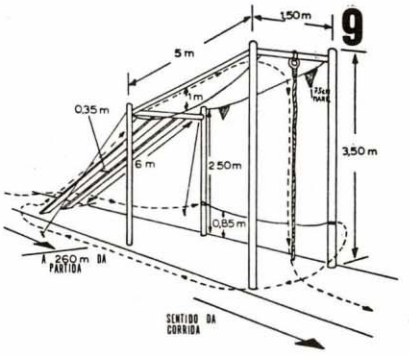
5



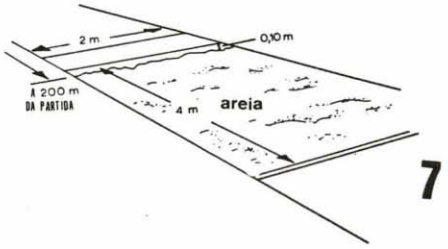
8



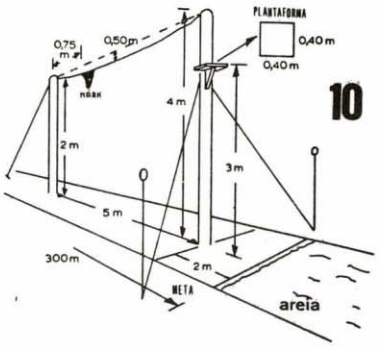
6



9



7

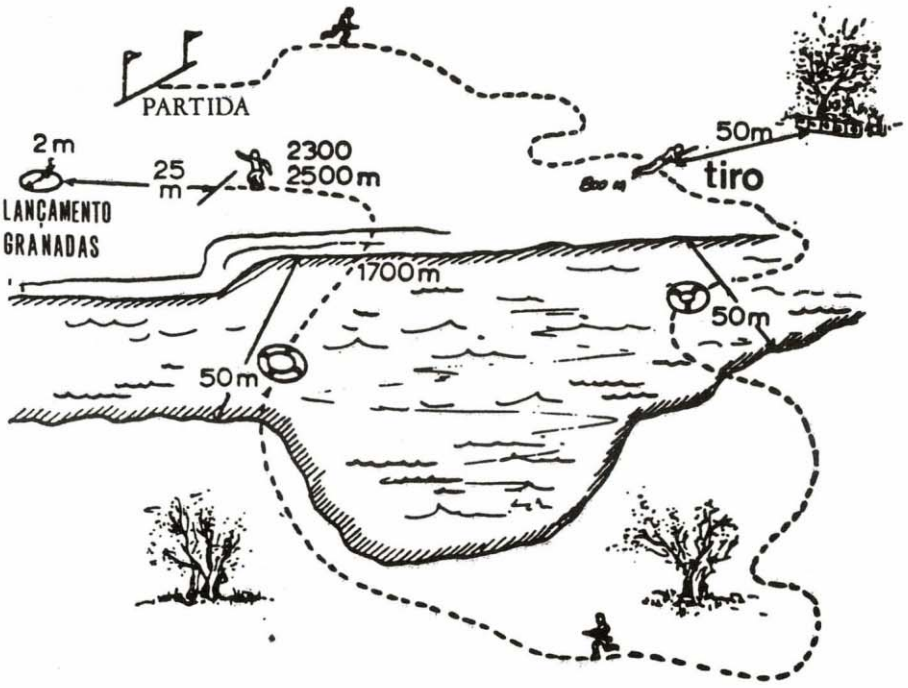


10

3. *Tabela classificativa:*

— Serão atribuídos 1000 pontos ao tempo de 2m 30s;
— Serão atribuídos — 5 pontos por cada 1s a mais, + 5 pontos por cada 1s a menos.

II — *PROVA DE "CROSS"-ANFÍBIO*



1. *Regras gerais*

A. Prova em terreno variado e numa distância de 2300/2500 metros.
B. O concorrente levará uma espingarda com cerca de 3 kg, que não servirá para a prova de tiro.
C. O equipamento é o camuflado e botas de lona ou combate.

2. *Regras específicas*

A. *Tiro*

— Realiza-se a um mínimo de 800 metros de distância da partida;
— A efectuar com uma carabina ".22" (*não é permitida alça telescópica nem coronha ortopédica*) a ser fornecida na carreira de tiro juntamente com dois carregadores contendo seis munições cada;
— O tiro é efectuado na posição de deitado;
— Uma penalização de 30

segundos será somada ao tempo de prova dos concorrentes por cada alvo não atingido após cinco minutos de fogo;
— Os alvos são balões (presos a aros de 15 cm de diâmetro) e colocados à distância de 50 metros;
— Caso o concorrente tenha gasto os dois carregadores, sem terem passado ainda cinco minutos, pode continuar a fazer fogo mas será ele a municiar novos carregadores.

B. *Remo em bote*

— A efectuar a uma distância da partida de 1700 metros (máximo);
— Distância de 100 metros (em duas etapas de 50 m cada) feita em bote de borracha, com remo de pangaio;
— O bote será colocado na água e retirado pelo próprio concorrente, em cada etapa;
— Cada concorrente deverá transportar uma espingarda de 3 kg.

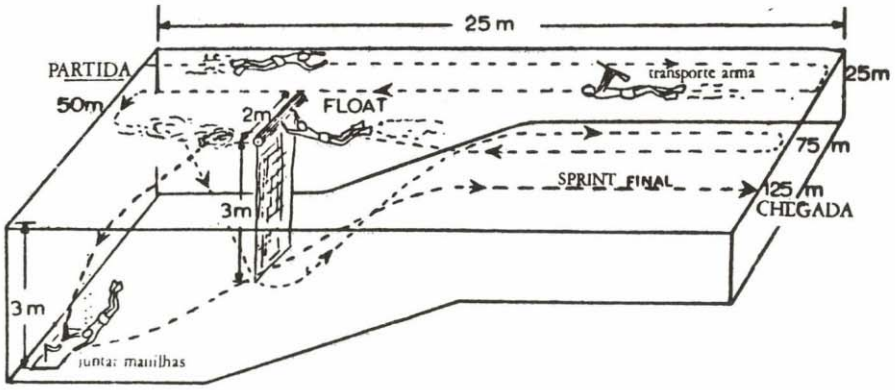
C. *Lançamento de granadas*

— A efectuar a 2300/2500 metros da partida;
— O concorrente lança as granadas por cima do ombro para círculos de 2 metros de diâmetro e situados a 25 metros do ponto de lançamento;
— O tempo final é tomado na altura em que uma granada caia dentro do círculo (não basta bater dentro do círculo: *ela terá de parar dentro do círculo*);
— As granadas deverão pesar entre 550 a 650 gramas e ter um perímetro de pelo menos 15 cm.

3. *Tabela classificativa*

— Serão atribuídos 1000 pontos ao tempo de 11m 00s;
— Serão atribuídos — 2 pontos por cada 1s a mais, + 2 pontos por cada 1s a menos.

III — *PROVA DE NATAÇÃO UTILITÁRIA*



1. *Regras*

A. A prova é disputada numa distância de 125 metros, compreendendo os cinco percursos parciais que se indicam (piscina de 25 metros):
(1) Mergulhar da borda da piscina (parte mais funda) e nadar 25 metros.
(2) Transportar uma arma (3 kg) durante 25 metros até tocar com alguma parte do corpo no bordo oposto da piscina.
Nota: A arma pode ser entregue e recolhida por um companheiro de equipa.
(3) Nadar 25 metros com transposição subaquática de uma rede de abordagem (colocada a 2,50 m de profundidade e a 70 cm do fundo).
(4) Nadar 25 metros transpondo um cilindro flutuante (emerso cerca de 25 cm e podendo rodar livremente) colocado à distância de 90 metros da partida. No final destes 25 metros, o concorrente mergulhará e unirá duas mangueiras a 3 m de profundidade (trabalho subaquático).
(5) Nadar 25 metros em qualquer estilo.
B. A prova é efectuada com barbatanas e calção de banho.
C. O tempo do concorrente é tomado quando completar 125 metros.

2. *Penalizações*

A. Durante 5 minutos o concorrente pode tentar a ultrapassagem de qualquer obstáculo, após o que será desclassificado, caso o não consiga.
B. Se se constatar após a prova que o "trabalho subaquático" não foi efectuado, o concorrente será desclassificado.

3. *Tabela classificativa*

— Serão atribuídos 1000 pontos ao tempo de 1m 35s;
— Serão atribuídos — 10 pontos por cada 1s a mais, + 10 pontos por cada 1s a menos.

IV — *PROVA DE NATAÇÃO DE SALVAMENTO*

1. *Regras*

A. A prova é disputada numa distância total de 75 metros devendo os três percursos ser efectuados como se indicam (piscina de 25 metros):
(1) Saltar para a água vestido (mas descalço), de uma prancha de três metros de altura, e nadar completamente submerso durante 20 metros (existirá uma marca no fundo) após o que nadará mais 5 metros à superfície.

Penalização: 5 segundos por cada segundo (ou fracção de segundo) que o corpo não

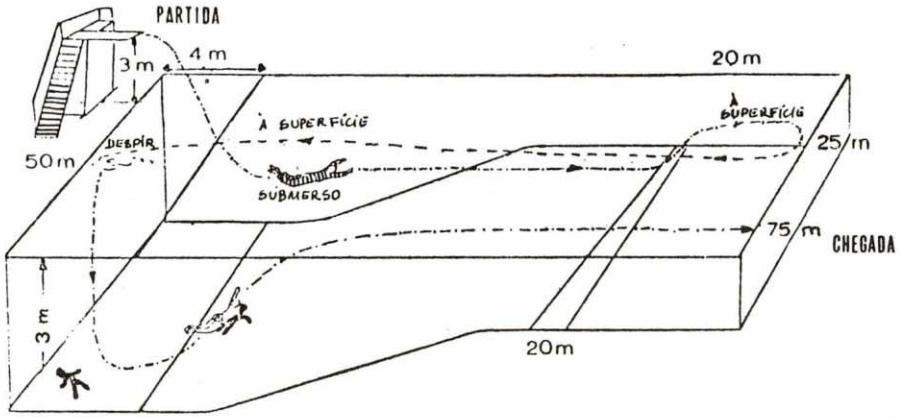
esteja completamente submerso.

(2) Nadar 25 metros à superfície em qualquer estilo.

(3) Despir-se, mergulhar e ir ao fundo buscar o manequim, transportando-o durante 25 metros sem lhe molhar a boca ou o nariz.

Penalização: 20 segundos por cada vez que se agarrar à borda da piscina ou caleira, ao despir-se; de 1 segundo por cada segundo (ou fracção de segundo) que se molhe a boca ou nariz do manequim.

B. O equipamento é a camisa e a calça de serviço interno.



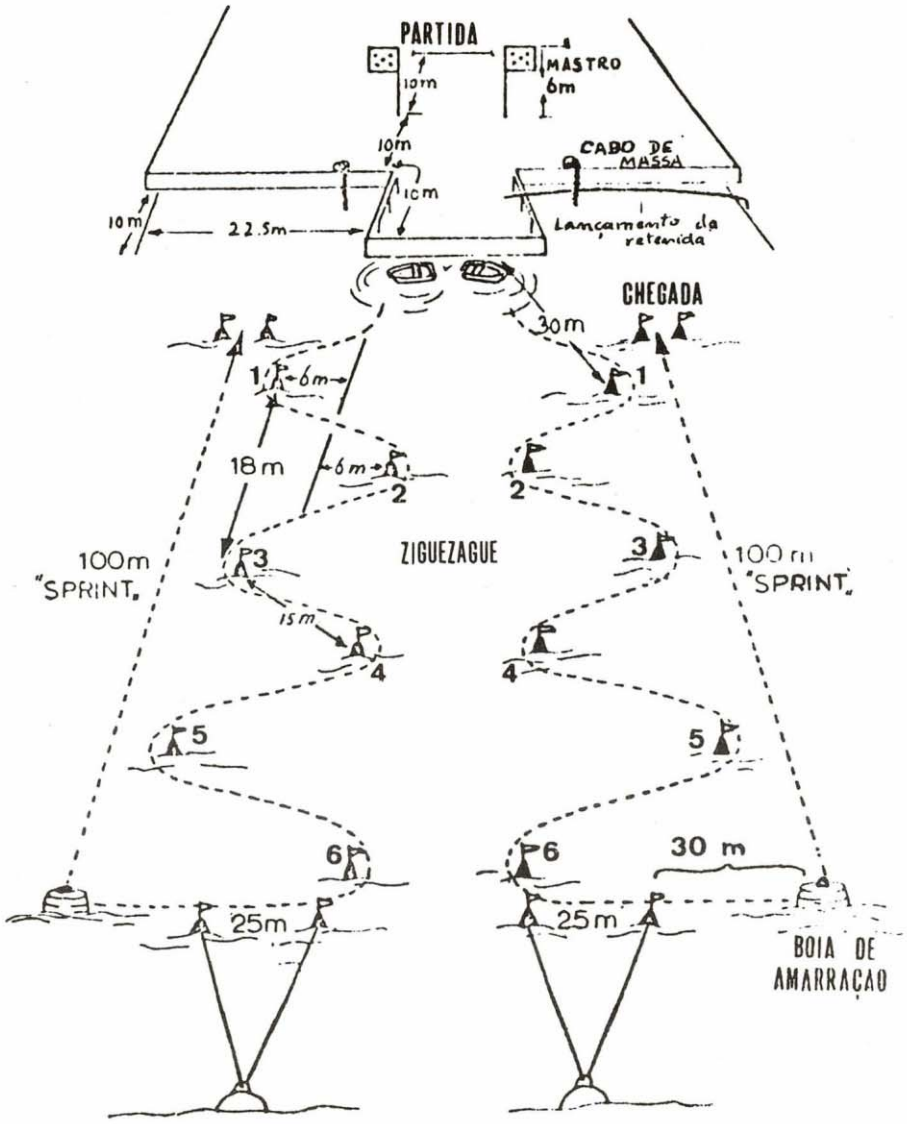
2. *Penalizações*

As indicadas em (1).

3. *Tabela classificativa*

— Serão atribuídos 1000 pontos ao tempo de 1m 40s;

— Serão atribuídos — 5 pontos por cada 1m a mais, + 5 pontos por cada 1m a menos.



V — *MARINHARIA*

1. *Regras gerais*

A. A distância total da prova é de cerca de 300 metros distribuídos do seguinte modo:

(1) Correr 10 metros.

(2) Subir a um mastro de 6 metros, içando-se num balso, e colocar 5 cavilhas de diferentes cores nos respectivos orifícios dum rectângulo de madeira (50x40 cm) existente no mastro; descer.

(3) Correr 10 metros e meter dentro do pontão um cabo de massa (com 15 a 20 cm de bitola — perímetro da secção recta — preso por um dos chicotes — extremidade — a um cabeço e estando o outro chicote dentro de água); fazer um lais de guia no chicote livre.

(4) Correr 10 metros e lançar uma retenida a 22,50 m (pode haver três tentativas) após o que se deverá dar um nó no chicote que se tem na mão. *Penalização:* 20 segundos caso a retenida não atinja os 22,50 m.

(5) Saltar para uma embarcação de madeira (de comprimento não superior a 4 metros), onde estão dois remos e uma manilha de 3 kg e fazer um

percurso a remos (distância em linha recta: 100 metros), ziguezagueando entre 6 bóias de balizagem (3 verdes a EB e 3 vermelhas a BB).

(6) Remar mais 20 metros até uma bóia, desmanilhar a amarreta e rebocá-la até outra bóia (a 25 metros da primeira), manilhando-a nesta.
Penalização: 5 minutos se a manilha (ou a amarreta cair à água junto da 1.ª bóia; de 4 minutos se cair durante o reboque; de 3 minutos se cair junto da 2.ª bóia.

(7) Remar 30 metros, saltar para uma bóia (de diâmetro não inferior a 3 metros) e colocar-lhe a manilha no anete.
Penalização: 3 minutos se a manilha for deixada cair à água.

B. O equipamento é da escolha do concorrente.

2. *Penalizações*

As indicadas em (1).

2. *Tabela classificativa*

— Serão atribuídos 1000 pontos ao tempo de 6m 30s.
— Serão atribuídos — 2 pontos por cada 1s a mais, + 2 pontos por cada 1s a menos.

Sanches Oliveira
Cap.-ten.

II MEIA-MARATONA DA ARMADA

Com partida da Fonte da Telha, passando pela Charneca da Caparica, Lazarim, Via Rápida e Cova da Piedade e chegada às instalações desportivas da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, numa distância de cerca de 21 km, realizou-se, no passado dia 17 de Março, a II Meia-maratona da Armada. A prova teve a participação de 387 atletas, dos quais 305 chegaram à meta, em representação dos três ramos das Forças Armadas — Exército (18 atletas), Força Aérea (20) e Armada (251) — da GNR (41), PSP (48) e Guarda Fiscal (9).
Damos a seguir as classificações dos 4 escalões de atletas que competiram:

I escalão (até 30 anos):

1.°—Mar. FZM Pedras (FFC)	57m 25s
2.°—Soldado Santos (Força Aérea) ...	58m 28s
3.°—Mar. A Sequeira (CEFA)	59m 32s
4.°—Mar. FZ Pimenta (CEFA)	1h 00m 02s
5.°—Mar. FZ Leal (Esc. Fuz.)	1h 01m 07s

II escalão (31 aos 36 anos):

1.°—Ribeiro (Arsenal Alfeite) .	1h 10m 19s
2.°—Cabo Silva (GNR)	1h 10m 23s
3.°—Cabo Martins (GNR)	1h 11m 27s
4.°—Guarda Rodrigues (PSP)	1h 11m 48s
5.°—Guarda Veras (PSP)	1h 11m 58s

III escalão (37 aos 42 anos):
1.°—Sarg. Charneca (Força Aérea)
2.°—Cap.-frag. M. Almeida (DSAN)
3.°—Sarg. Miranda (Força Aérea)
4.°—Guarda Rebelo (PSP)
5.°—Guarda Henriques (PSP)

IV escalão (mais de 42 anos):

1.°—Capitão Gaspar (Força Aérea)
2.°—1.°-ten. SE Candeias (FFC)
3.°—Chefe Silva (PSP)

EQUIPA DA ARMADA NO CAMPEONATO NACIONAL DE CORTA-MATO

A equipa de atletismo da Marinha de Guerra esteve presente na disputa do Campeonato Nacional de Corta-Mato, realizado no dia 5 de Março último, tendo obtido um meritório 4.° lugar da classificação colectiva, entre as 18 equipas concorrentes.
Eis a classificação dos nossos atletas:

21.°—Mar. FZM Pedras	36m 06s
47.°—Mar. SFZM Freitas	41m 19s
49.°—Mar. FZ Pimenta	41m 23s
51.°—Mar. L Oliveira	41m 33s
65.°—Mar. FZM Sá	42m 38s
73.°—Mar. AFZM Ferreira	43m 02s
82.°—Mar. CM Duarte	43m 32s

FUTEBOL DE CINCO

Continua em curso, com a fase de apuramento das sub-zonas, o Torneio de Futebol de 5 da Armada. Está também em disputa o torneio destinado à ocupação de tempos livres. Terminada a 1.ª fase, foram apuradas para a seguinte as equipas das fragatas "Cte. João Belo" e

"Cte. Hermenegildo Capelo" (B), Escola Naval, Centro de Educação Física da Armada, Esquadrilha de Submarinos e corveta "Oliveira e Carmo" ou "Cte. Hermenegildo Capelo" (A).

ACTIVIDADES PARA O MÊS DE MAIO

Nos dias 8 a 12, disputa-se o Torneio de Tiro das Forças Armadas.
De 15 a 18, efectua-se, entre os representantes das zonas Norte, Sul, Açores e Madeira, o apuramento do finalista que defrontará a equipa vencedora da zona Centro, no dia 19, às 15.00 horas, no Pavilhão da Tapadinha, em Lisboa.

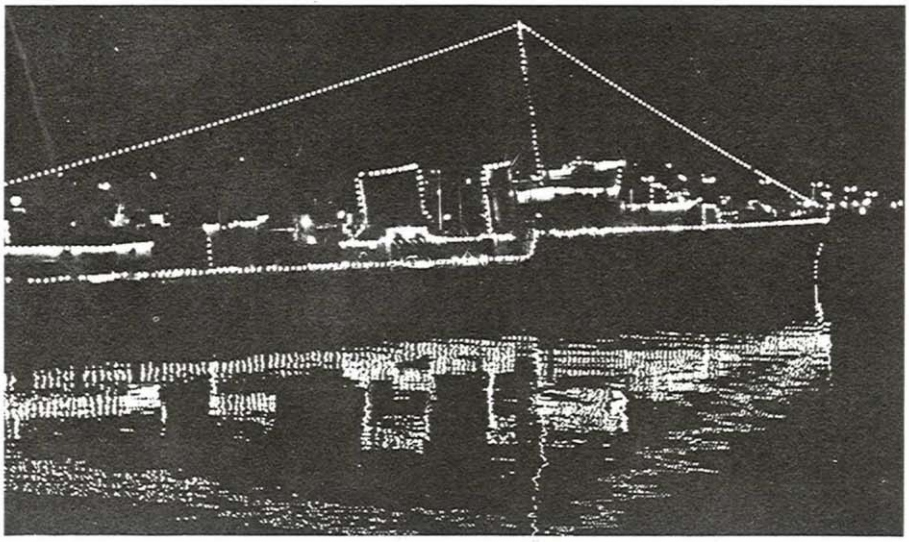
(Colaboração da D.S.E.F.)

Que é feito desses navios de que toda a gente fala?

Balzac escreveu um dia que há três coisas belas neste mundo: uma linda mulher bailando, um puro sangue em liberdade e uma fragata de velas ao vento.
Embora entendamos que há muito mais coisas belas... é verdade que qualquer daquelas o é.
Quanto às duas primeiras pode perpetuar-se a sua memória por fotografias, pinturas, esculturas, prosa... mas, as fragatas — e nós estendemos o conceito a todos os navios — podemos conservá-los, tal qual foram em vida. E há navios que bem o merecem, pela sua história, pela sua beleza, por razões sentimentais, etc. Assim o entendem vários países, alguns até com um passado marítimo de pouca relevância, ao contrário do que tem acontecido entre nós, que fomos sem dúvida, os primeiros na descoberta do mundo.
É certo que vozes se vão erguendo para que se salve alguma coisa, é certo que nos começamos a motivar nesse sentido... mas, a velha fragata "D. Fernando" — último navio da Índia — agoniza no Mar da Palha, a "Sagres" — navio-escola de muitas gerações — morre aos bocadinhos no Alfeite, a canhoneira "Tete" — último navio de rodas da nossa Armada — ficou em Moçambique, o salva-vidas "Senhor dos Aflitos" — que tantas vidas arrancou ao mar — apodrece abandonado... e, é certo ainda que continuamos a vender para a sucata navios de guerra e outros, que são verdadeiras relíquias!
Vejamos o que vai por esse mundo no que respeita ao assunto.

O "Santa Maria".

Em Varna, Bulgária, servindo de atracção pública num jardim da cidade, pode ver-se o torpedeiro "Dresky", de 97 toneladas, construído em França em 1907.
Sessenta navios deste tipo faziam parte da Marinha francesa, nos princípios deste século.
Em Espanha, nação que connosco divide a glória dos Descobrimentos, podemos contemplar fundeada em Barcelona, uma réplica, das várias que se construiram, do "Santa Maria" — navio de Cristóvão Colombo.
Em Cartagena, à entrada da Academia de Marinha, encontra-se o "Peral", submarino ali construído em 1887, um dos primeiros, com 22 metros de comprimento, um motor eléctrico de 120 CV e um tubo lança-torpedos (levava três!).
Na Grécia, outro país virado ao mar, instalado em frente do Museu Naval do Pireu, pode ver-se o submarino "Papanikpis", um dos seis navios gregos que combateram na Segunda Guerra Mundial, no Mediterrâneo e no Adriático.
A Finlândia, possui também o seu monumento naval, o "Veskko", protótipo da série II A de submarinos alemães.
A construção deste protótipo na Finlândia, permitiu à Alemanha, que pelo Tratado de Versailhes estava proibida de construir submarinos, lançar a construção em série de navios desse tipo (250 toneladas) desde o início das negociações com a Inglaterra, segundo as quais lhe foi permitido dispor de uma força de seis submarinos, a partir de Setembro de 1935.
A Polónia, reparou e conserva o torpedeiro "Burza", com vista a ser utilizado como museu flutuante.

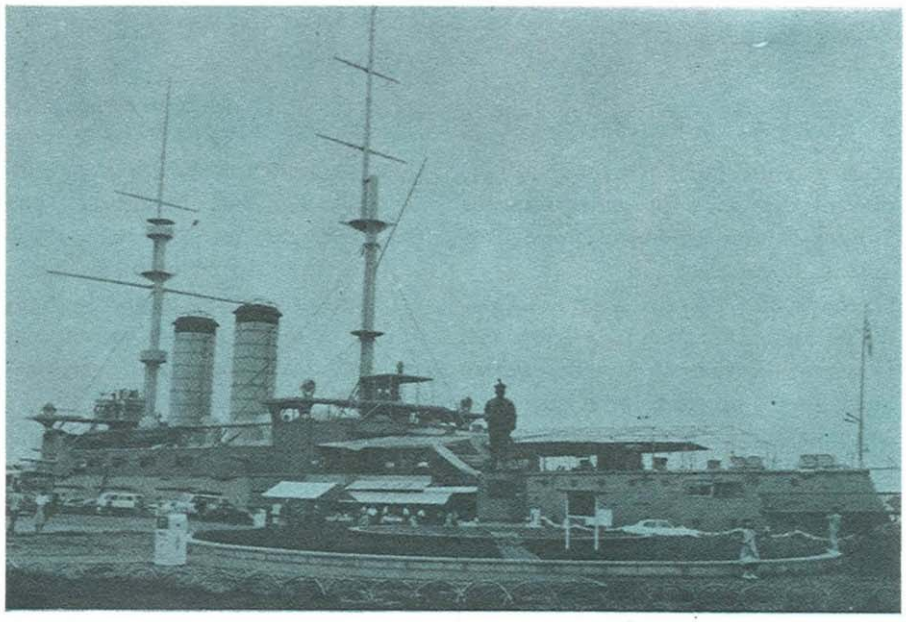


O torpedeiro "Burza".

em foi assinado o Tratado de Portsmouth que pôs fim à guerra entre a Rússia e o Japão. Posto a flutuar novamente, foi preservado e, a seguir ao fim da Segunda Grande Guerra, constituiu-se um comité para o reparar e salvar do desmantelamento. Vinte anos depois do ataque a Pearl Harbour, um dos cinco submarinos de algibeira que tomou parte na acção, foi trazido à superfície e constiui hoje, em Yososuma, uma memória aos marinheiros japoneses mortos na última guerra.

A Rússia, tal como o Japão, conserva um dos navios que escapou da terrível Batalha de Tsushima — o couraçado "Aurora" — que depois da derrota do almirante Rojestvensky, foi internado em Manila.

Restituído à Rússia, foi convertido em navio-escola tendo tido um importante papel na Revolução de Outubro de 1917, quando a sua artilharia fez o disparo que serviu de sinal para o assalto ao Palácio de Inverno, onde se encontram os membros do governo Kerensky. Fez ainda troar os seus canhões em Oranienbaum (hoje Lomonossov) durante o bloqueio de Leninegrado, na última guerra.

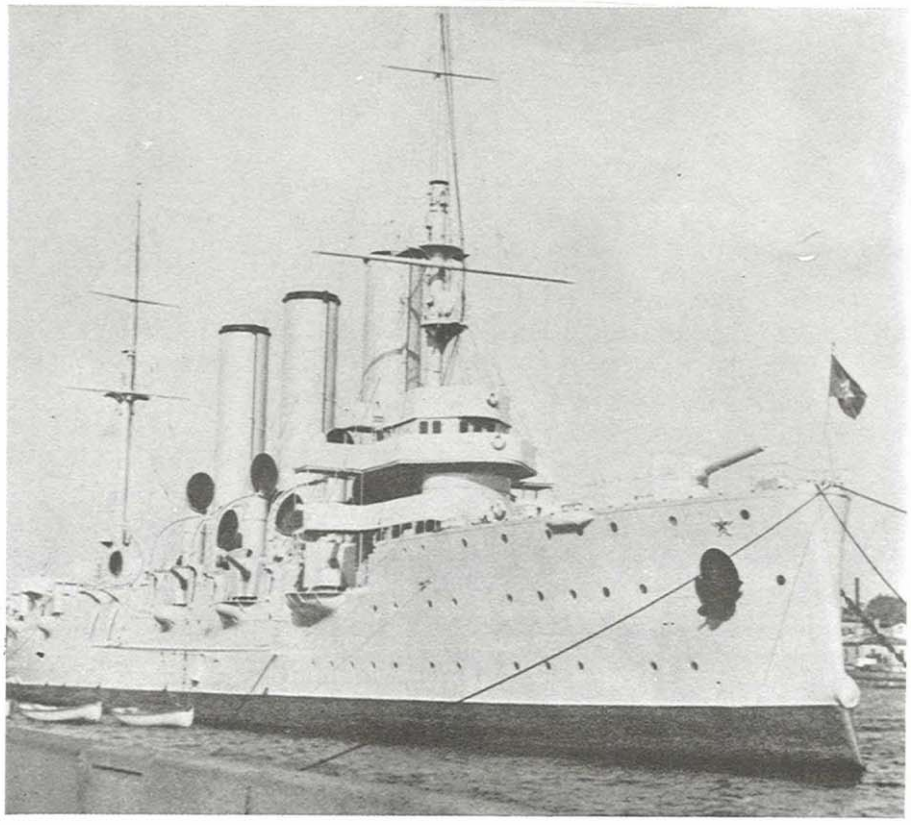


O couraçado "Mikasa".

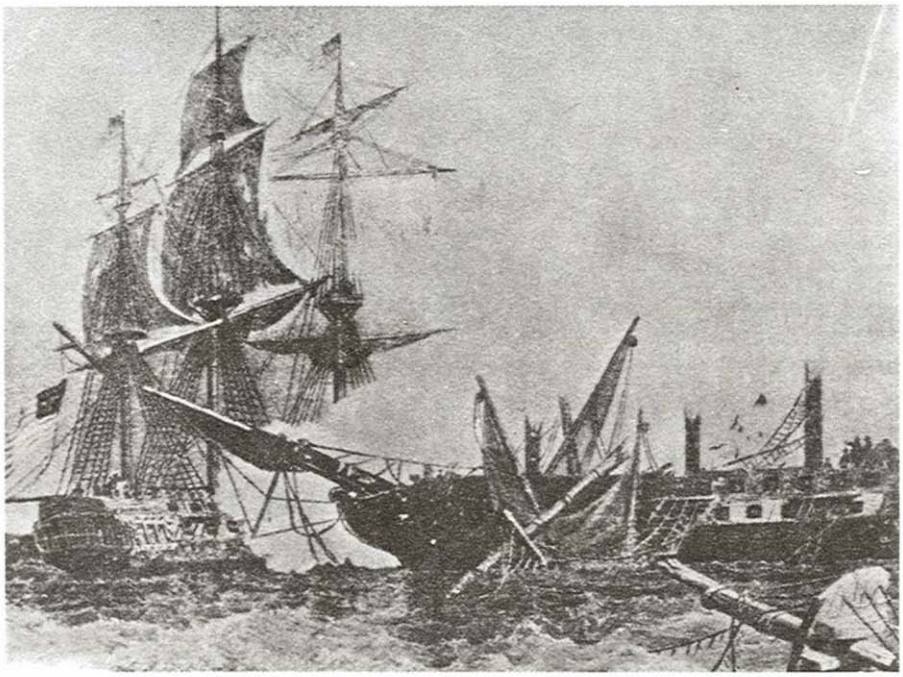
Este navio fazia parte de uma série de vinte e oito de 1500 toneladas e três chaminés, construída em França e da qual ele e outro foram cedidos à Polónia. Actualmente, é o único sobrevivente dessa bela série e tem uma história de que se pode orgulhar. Conseguiu alcançar a Inglaterra quando a Polónia foi invadida pelos alemães em 1943, tendo colaborado em vários combates ao lado dos aliados.

O Japão, também não esquece as suas glórias no mar. O couraçado "Mikasa", de construção inglesa, e que arvorava o distintivo do Almirante Heiashiro Togo, em Tsushima, quando da guerra Russo-Japonesa de 1905, encontra-se fundeado no Arsenal de Yokosuca. Este navio explodiu acidentalmente e afundou-se, em Sasebo, em 5 de Setembro de 1905, exactamente o dia

O couraçado "Aurora".



A fragata "Constitution".



Agora, no rio Neva, este navio, testemunha duma longa história marítima, está amarrado de popa e proa em frente da Escola Almirante Nahimoff convertido em museu.

A dez mil quilómetros dali, em Vladivostok, pode ver-se o submarino soviético C 56, veterano da Segunda Guerra Mundial.

Nos Estados Unidos, conta-se por dezenas o número de navios-museus, todos maravilhosamente adaptados e conservados.

A fragata "Constitution" — que se celebrizou na consolidação da independência — certamente o navio mais caro ao coração dos americanos — ergue altiva os seus três mastros no Arsenal de Boston.

Outro navio célebre, o "North Carolina", foi comprado pelo Estado que lhe deu o nome, encontrando-se hoje amarrado em Wilmington.

Este navio, foi o único couraçado da época a tomar parte nos doze mais importantes combates da Guerra do Pacífico. Os japoneses, anunciaram a sua perda várias vezes, mas ele passou todos esses combates perdendo apenas quatro homens e sendo atingido uma só vez. Em compensação, atingiu 24 grandes navios inimigos e abateu 24 aviões.

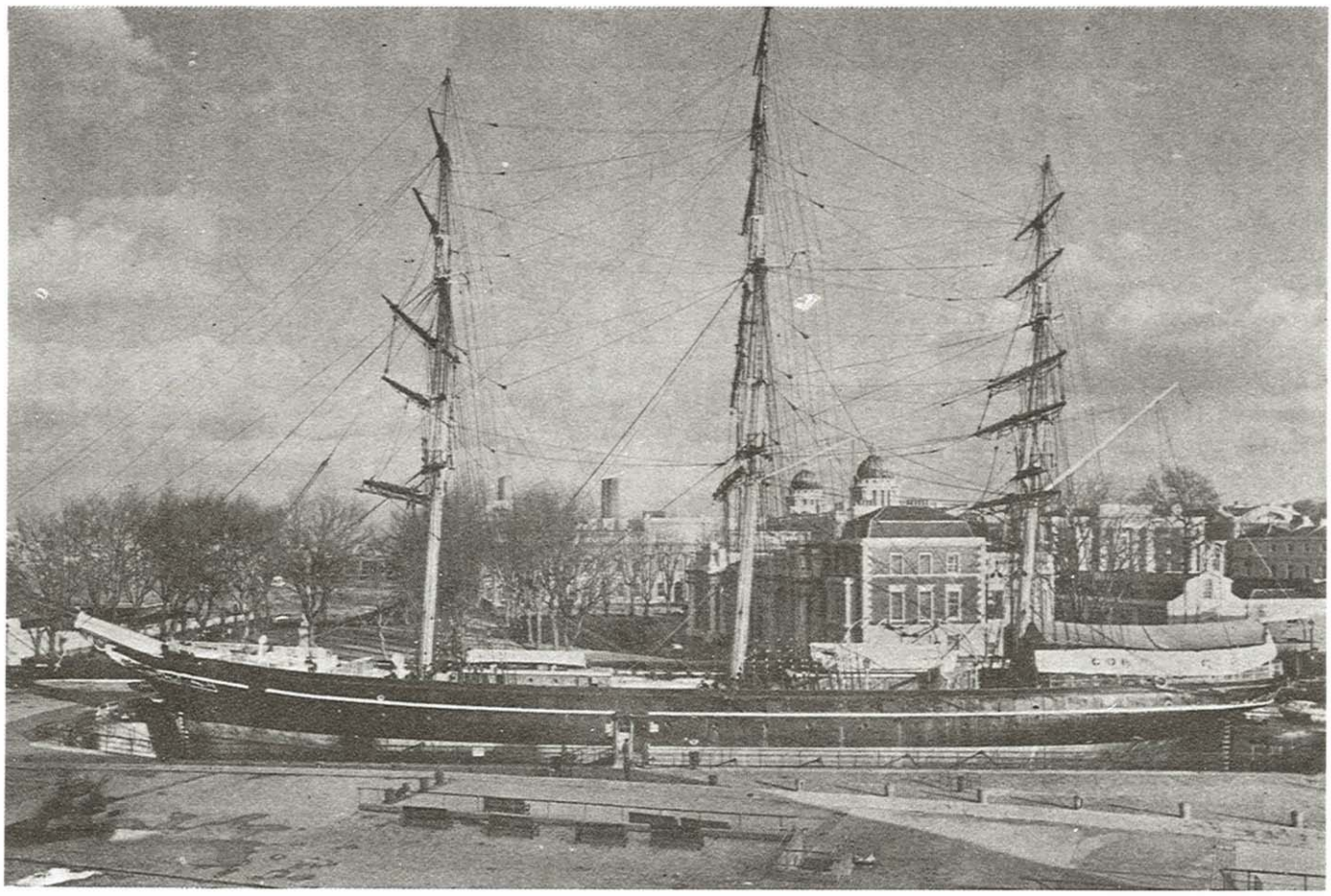
O couraçado "Texas", está actualmente ancorado em plena terra, em Houston. Participou nos desembarques aliados no Norte de África e na Normandia.

O submarino U-505 está exposto em Chicago. Foi capturado intacto em 4 de Junho de 1944 aos alemães, com máquinas de decifrar, códigos, livros... Até os torpedos ainda tem!

A Inglaterra, que é sem dúvida o país de maiores tradições marítimas, conserva, com veneração, as suas relíquias do mar.

O maravilhoso "Cutty Sark", *elipper* do chá e da lã, pode ver-se numa doca

O clipper "Cutty Sark".



seca em Greenwich. É curioso notar que este navio, com o nome de barca "Ferreira", navegou 27 anos com o pavilhão português, sendo armador J. A. Ferreira que o vendeu à Companhia Nacional de Navegação que lhe mudou o nome para "Maria do Amparo", regressando depois à Inglaterra e à bandeira inglesa.

Porém, o navio sem dúvida mais conhecido em todo o mundo, e que constitui o orgulho dos ingleses, é a "Victory", a bordo da qual o grande almirante Nelson encontrou a morte na Batalha de Trafalgar, em 21 de Outubro de 1805, atingido por um tiro de mosquete disparado do "Redoutable".

Restaurado e mantido, com a veneração que podemos imaginar, numa doca seca em Portsmouth, recebe inúmeros visitantes nacionais e estrangeiros, constituindo uma verdadeira atracção turística.

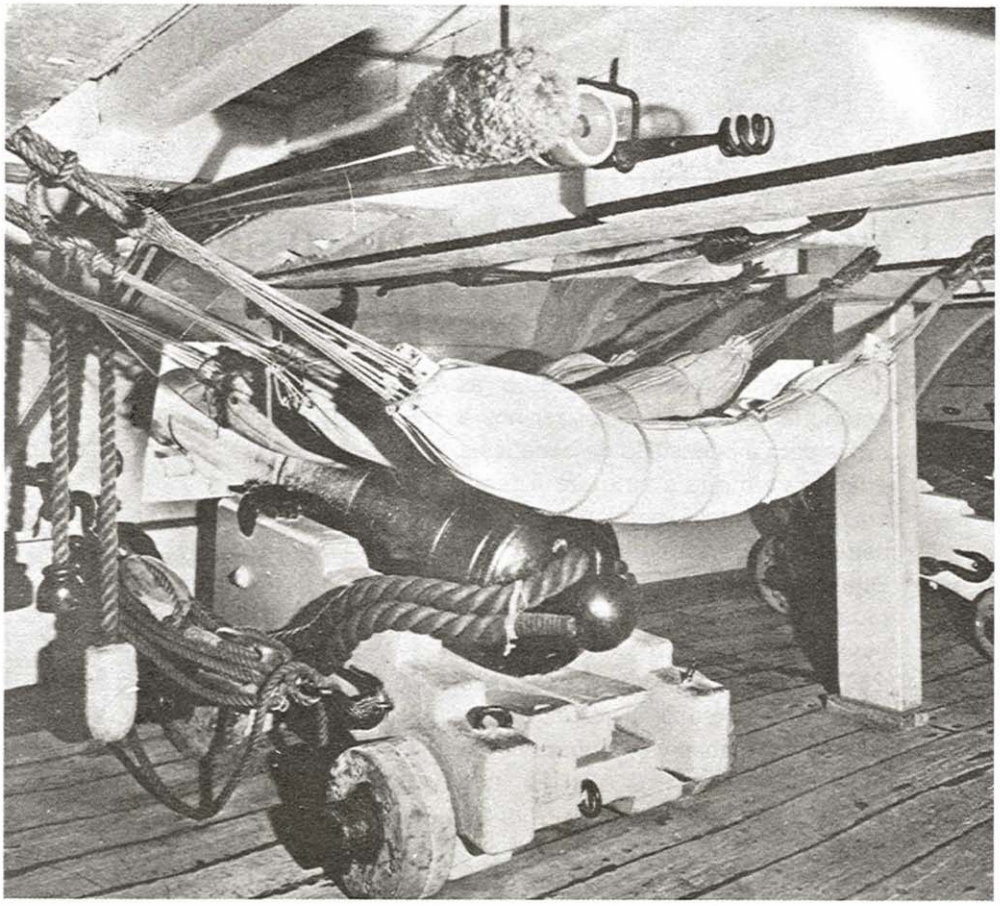
Mencionamos ainda que *duas flores* da construção naval inglesa, os paquetes "Queen Mary" e "Queen Elisabeth" se encontram hoje nos Estados Unidos, um atracado ao cais, na Califórnia, servindo de hotel e palácio de congressos e outro na Florida.

Na Alemanha, um corte do submarino U-1, o primeiro construído no país com planos do engenheiro Laubeuf e lançado em 1906, encontra-se em exposição no Museu de Munich.

Em Kiel, desde 1972, data da inauguração do museu, até 1976, milhão e meio de pessoas visitaram o submarino U-995, capturado pelos noruegueses em Trondheim, em 1945, e devolvido mais tarde aos alemães. Na Suécia, fica-se maravilhado ao contemplar o "Vasa", que em 1628, na sua primeira saída se afundou com carga e armamento completos, em 32 metros de fundo.

Em 1961 foi trazido à superfície, depois de estar enterrado no lodo 333 anos, e está agora perservado como um *brinquinho*, num museu que lhe é especialmente dedicado.

Na Noruega, o Museu de Bygdoyserva expõe três dos mais antigos navios conhecidos — os "Drakkars d'Oseberg", "Gokstad" e "Tune".



Segundo pavimento da "Victory". A foto mostra as macas penduradas por cima duma peça e os vários apetrechos utilizados para a sua limpeza e manuseamento.

Memento Andere Semper — lembremos todos os empreendimentos audaciosos — é a divisa tirada das iniciais dos Motoscafi — Antisubmergibili, MAS, as famosas vedetas lança-torpedos, pelo poeta Gabriel d'Annunzio. Uma dessas vedetas, que comandada por C. F. Rizzo afundou o couraçado austríaco "Svent-Istvan", em Junho de 1918, está exposta em Roma, perto do Museu Victor Manuel.

Em França, outro país de grandes tradições no mar, o assunto não tem suscitado a atenção que merece. Além da canoa imperial que se encontra exposta no magnífico Museu de Marinha de Paris, ao lado do "Hérétique" de Alain Bombard, existe apenas o famoso submarino "Casabianca", exposto sobre uma base de cimento em Bastia.

Há planos para a construção do Museu do Atlântico em Port-Louis, o qual, a breve prazo não comportará, na sua parte flutuante, mais que o "Duchesse Anne", um navio de três mastros construído na Alemanha, e uma barcaça de porto, a "Persistante".

Quanto ao nosso país... que maravilhoso seria ver em Lisboa, num local apropriado como o Terreiro do Paço ou o antigo Arsenal da Marinha (onde está aterrada uma doca seca que seria ideal para o efeito), a reprodução de um navio das Descobertas a servir de museu e de atracção turística!

E por que não, nalguns portos principais da nossa costa, navios de guerra e outros, dignos dessa distinção, que são vendidos à sucata por *dez réis de mel coado*?!

Somos ou não um país de marinheiros? Temos ou não um passado no mar que qualquer povo se orgulharia de ter?

Quem nos visita, dificilmente se aperceberá disso, pese embora os esforços meritórios do nosso Museu de Marinha.

(Tradução livre e adaptação dum artigo de Yves Onnee publicado no "Cols Bleus" n.º 1490, de 8 de Outubro de 1977, pelo c/alm. M. do Vale).

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Mais uma série do ciclo Recursos Naturais foi posta em circulação, esta no dia 6 de Março; tal como as anteriores, procura sensibilizar-nos a todos para a imensidão de benefícios e riqueza em que a natureza é fértil, mas que tantas vezes não é respeitada nem considerada.

Esta é a quarta série do ciclo e os motivos que a ilustram foram concebidos pelos Serviços Artísticos dos CTT, desde logo garantia do seu valor artístico e objectividade, o que, aliás se pode observar, embora a preto e branco, na reprodução que acompanha este apontamento.

Desta vez, o assunto focado foi o "Solo" que, como todos sabem, se nos apresenta numa mistura de constituintes minerais e orgânicos, de água, ar e organismos vivos, manifestando importantes propriedades físicas, químicas e biológicas, absolutamente imprescindíveis para a sobrevivência humana.

O solo é, efectivamente, embora muitas vezes não nos apercebamos disso, um recurso natural importantíssimo, de tal modo que, constitui um dos mais valiosos, senão mesmo o mais valioso, património da comunidade, ao qual se impõe dispensar a maior protecção a partir da sua utilização cuidadosa e consciente, de maneira a poder ser legado às futuras gerações o mais intacto possível em todas as suas características e potencialidades.

Depois de neste ciclo terem sido abordados os problemas da água, da energia e das florestas, bem andaram os responsáveis pela emissão dos novos selos, em tratarem do solo. O plano foi pois cuidadosamente elaborado, oferecendo o maior interesse e, é da maior justiça dizer-se, tem sido filatelicamente muito bem tratado, do que resulta já um conjunto de selos que, sob os mais variados aspectos, são notáveis e convincentes.

Os selos que, embora estilizadamente, apresentam solos das variedades mediterrânicas de xistos vermelhos, de lito-solos, aluvião e de barro negro, possibilitam uma diversidade de cores que, sendo respeitadas, lhes conferem um exuberante colorido maravilhoso, o que nem sempre resulta.

Em suma, estamos em presença de um vistoso e muito interessante conjunto de selos que se inserem correctamente no ciclo recursos naturais alusivos ao solo.

AGRUPAMENTO DE TEMÁTICA NAVAL

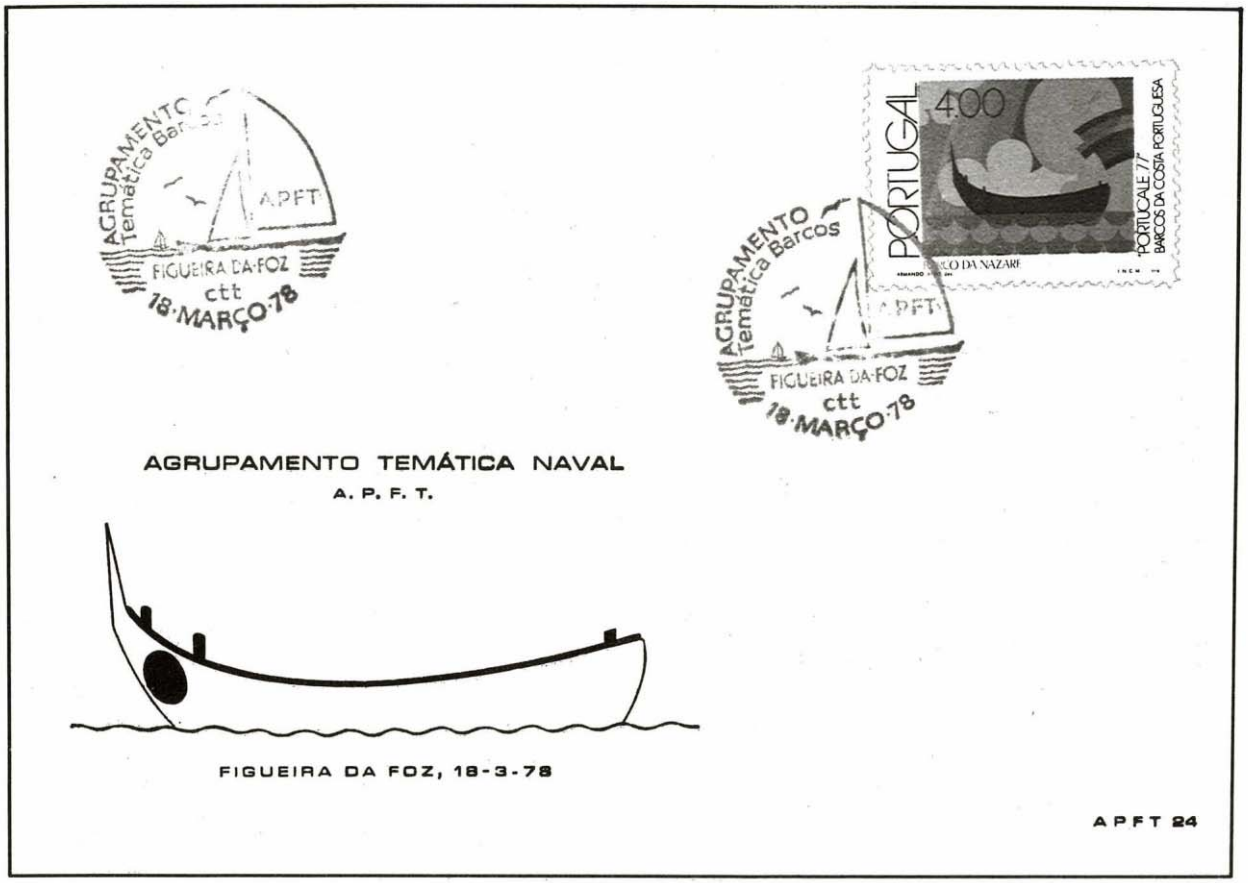
Do Porto, recebemos uma carta muito simpática e amiga que começa assim: "Não sou, nem nunca fui marinheiro nem filatelista, mas desde muito novo que gosto de navios, pelo que comecei a coleccionar postais e fotografias de barcos que, dentro do posssível, faço acompanhar dos respectivos dados históricos. Um dia vi num escaparate a *Revista da Armada* que, dado o meu interesse pelos barcos, logo comprei e da qual passei a ser leitor assíduo, dado o interesse do seu conteúdo. Já adquiri todos os exemplares anteriores que me foi possível e poucos me faltam para ter todos os seus números.

"A página de Filatelia, levou-me a entrar em contacto com a Associação Portuguesa de Filatelia Temática e através desta, com o Agrupamento de Temática Naval e daí a fazer-me sócio, participar em todas as suas actividades e começar a coleccionar barcos, foi um passo.

"Nós, os do Agrupamento, que reunimos três ou quatro vezes por ano, vamos encontrar-nos no próximo dia 18 na Figueira da Foz. Não quererá V. estar presente?"

Depois, muitas palavras que nos cativaram

Claro que fomos assistir ao encontro e, muito sinceramente, afirmamos que lá vivemos horas de inefável prazer, no ambiente dos coleccionadores portugueses da temática naval, entre os quais, os nossos



melhores especialistas do tema, com quem muito aprendemos.

Além de se ter tratado de assuntos do maior interesse para o Agrupamento, trocaram-se impressões sobre as possibilidades de um maior incremento por esta especialização de coleccionamento temático e, por fim, houve uma sessão de trocas que possibilitou a aquisição de material de interesse para uma melhoria e enriquecimento das respectivas colecções.

Ficou ainda decidido arranjar-se em Lisboa umas instalações, mesmo modestas, para permitir encontros mais frequentes entre os interessados, residentes no sul do país. Consideramos magníficos estes encontros, na verdade muito frutuosos, dado que a todos pode trazer benéficos resultados a vivência em ambiente de amizade que necessariamente sempre se tem que respirar em tertúlias filatélicas. Este Agrupamento de Filatelistas da Temática Naval, pode e deve servir de exemplo para os coleccionadores interessados em outros temas.

Refira-se por fim que, para assinalar a reunião, foi preparado o sobrescrito que reproduzimos, no qual foi aposto um carimbo comemorativo, para o efeito especialmente preparado.

Nós, que nunca tivemos um particular interesse pelo coleccionamento de barcos, vamos rever, a partir de agora, essa nossa posição.

LUBRAPEX 78

Mais uma destas já tradicionais manifestações filatélicas Luso-Brasileiras, se vai realizar no próximo Outono, desta vez no Brasil.

Inicialmente programada para ser levada a cabo na cidade de Porto Alegre, informações posteriores até nós chegadas, dizem-nos que ela se efectuará no Rio de Janeiro.

Esta alteração fica a dever-se ao desejo da organização de fazer uma rodagem no sentido de se prepararem os elementos do comissariado que, na mesma cidade, levará a efeito a 3.ª Exposição Mundial de Filatelia Temática que será designada por "Brasiliana", e cuja realização, no país irmão, ficou decidida aquando da efectivação da "Portucale 77".

Por outro lado, podemos acrescentar que a "Lubrapex 80" que em princípio se devia realizar em Guimarães, se realizará em Lisboa, o que, a concretizar-se, dará pela primeira vez à nossa capital a possibilidade de ver, dentro dos seus muros, uma destas já consagradas Lubrapex.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Numismática e Medalhística

MOEDAS PORTUGUESAS DA REPÚBLICA — II

$02 — DOIS CENTAVOS

Continuando a história simples das moedas da República Portuguesa, analisado que foi o "centavo", vamos prosseguir, de acordo com a ordem dos seus valores faciais, com os "dois centavos". Este valor que na Monarquia equivaleria a 20 réis, cunhou-se a partir de 1918, tendo cessado o seu fabrico em 1921.

Anos de cunhagem: 1918, 1920 e 1921.
Metais: Bronze (todas as datas) e ferro (1918).
Módulo: 23 mm.
Peso legal: 5 gramas.

Tem interesse debruçarmo-nos sobre a cunhagem de 1918, onde os "dois centavos" tiveram duas cunhagens: uma em ferro e outra em bronze.
Foi a primeira experiência portuguesa neste género de cunhagens — estamo-nos a referir ao ferro, pois nunca foi hábito entre nós cunhar moedas em ferro, atendendo às características do metal.

Porém, e dado o período em que se vivia na altura, onde o valor intrísico da moeda metálica ultrapassava o facial, e dada a instabilidade de preços dos metais com tendência sempre a subir, o Governo decidiu cunhar em ferro. Esta cunhagem não teve porém seguimento, pois o ferro apresentava-se demasiado duro, de modo que, quando os cunhos recebiam o disco de ferro, não aguentavam muito tempo sem estalar. Face a este problema surgido na cunhagem, foi decidido suspender a emissão nos 170 000 exemplares.

Esta moeda, mais rara que qualquer outra de igual valor, e pelo facto de ter sido uma emissão provisional, apresenta-se no mercado a um preço de aproximadamente 1500$00, num estado de conservação razoável (MBC).

No que respeita às outras moedas emitidas em bronze nos anos de 1918/20/21, elas apresentam-se no mercado a um preço que não ultrapassa os 50$00 no estado *Bela,* excepto a de 1921, numisma que ronda os 300$00 (MBC), podendo oscilar pelos 500$00 se se encontrar em perfeito estado de conservação. Estas diferenças de preços em moedas do mesmo tipo, baseiam-se fundamentalmente na data, pois a emissão da mesma moeda em anos diferentes nem sempre é igual, pelo que valorizará sempre aquela que tiver uma emissão menor.
Esta cunhagem de "dois centavos", tanto em ferro como em bronze, apresenta numa das faces o escudo da República (anverso) e na outra a legenda *República Portuguesa* — data — e ao meio, *2 centavos.*

$04 — QUATRO CENTAVOS

Trata-se de uma cunhagem em cupro-níquel, bastante curta (apenas 2 anos) que apresenta numa das faces a simbologia da República — rosto de mulher — e na outra (anverso) a legenda *República Portuguesa* — data — e ao centro, *4 centavos.*
Anos de cunhagem: 1917 e 1919.

Metal: Cupro-níquel.
Módulo: 25 mm.
Peso legal: 7 gramas.
Esta moeda é daquelas que abundam no mercado da especialidade, onde

se podem encontrar em perfeito estado de conservação, a preços acessíveis. Dum modo geral, encontra-se misturada com outras de valores baixos, em montinhos que o comerciante faz na sua mesa, à escolha, por 5$00 (MBC). Se se pretender coleccionar em estado de *Bela,* prática que desde já aconselhamos, pois uma colecção *Bela* tem sempre venda em qualquer altura, além de ser um investimento mais seguro, então poderá oscilar até aos 30$00.

AFAC

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Neste número, mais algumas curiosas mensagens ...

34 — Regressando de operações ao largo da costa, a flotilha de escoltas fundeava no porto. O almirante que comandava a força naval, observava, atento, da ponte alta do navio-chefe, as manobras de fundear dos navios da sua esquadra. Uma das últimas fragatas, já com muito pouco espaço para manobrar, fazia um brilharete, numa manobra difícil (o seu comandante era tido, aliás, por um experimentado marinheiro); o almirante, como sempre, não perdeu a oportunidade de imediatamente demonstrar o seu apreço pela proeza e, como uma exclamação, mandou transmitir por morse:

= BOA =

Ainda o sinaleiro não tinha transmitido o "traço-ponto" do A e a voz forte do almirante fazia-se de novo ouvir:
— Acrescente lá: PORCARIA.

É que, entretanto, na parte final da manobra, o comandante da fragata fizera asneira grossa ...

35 — Em tempo de paz e num "mar de patas", no Mediterrâneo, cruzavam-se duas fragatas: uma, portuguesa, há bastantes anos adquirida em Inglaterra, e outra, moderna, rápida, de nacionalidade inglesa.
O comandante britânico, reconhecendo na fragata lusa, de apresentação impecável, um velho navio da sua esquadra, mandou transmitir por morse luminoso uma saudação simpática, misturada com aquele humor tipicamente inglês:

= MUITA SATISFAÇÃO REVER VELHO NAVIO SUA MAJESTADE. BOA VIAGEM. COMO SEGUE MUITO DEVAGAR RECOMENDO LIGUE TAMBÉM MÁQUINA DE LAVAR ÀS MÁQUINAS PRINCIPAIS DO NAVIO =

O comandante português achou verdadeira piada à mensagem recebida e, superando-a em graça, mandou transmitir:

= MUITO AGRADECIDO. INFORMO QUE ACTUAL VELOCIDADE APENAS CONSEGUIDA COM MÁQUINA DE LAVAR. MÁQUINAS PRINCIPAIS DO NAVIO ESTÃO AINDA DE RESERVA =

36 — Naquele "destroyer", em comissão no Ultramar, a tradição fora ligeiramente alterada: em lugar dum cão, havia a bordo um macaco que a guarnição muito estimava.
Numa das frequentes visitas que os "filhos da terra", em serviço no Quartel-General da área, faziam aos seus patrícios em serviço no navio, deu-se um inesperado e desagradável incidente: o macaco mordeu um soldado!
No dia seguinte, o comandante naval da Área endereçou a seguinte mensagem ao comandante do "destroyer", recebida a bordo na radiodifusão do porto:

= AUTORIDADES MILITARES SOLICITAM INFORMAÇÃO SOBRE ESTADO SAÚDE MACACO NAVIO QUE RECENTEMENTE MORDEU SOLDADO PERTENCENTE QUARTEL-GENERAL LOCAL E SE ENCONTRAVA A BORDO SEU NAVIO. SERIA CONVENIENTE ENVIAR DOIS CERTIFICADOS VETERINÁRIO COM CERCA DEZ DIAS INTERVALO A FIM DAR CUMPRIMENTO REGULAMENTOS LOCAIS =

O rigor das leis locais, dado a conhecer pelo pedido formulado pelas autoridades militares, fez sugerir ao comandante do navio um texto que denotava ter ficado "sensibilizado" com a preocupação demonstrada pelo estado de saúde ... do macaco. Por isso, redigiu assim a sua mensagem de resposta:

= MACACO NAVIO APRESENTA APENAS LIGEIRA DOR DE DENTES; APARTE ISSO ESTÁ PERFEITA SAÚDE =

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

Reportagem

ROTEIRO DOS PORTOS DE PORTUGAL

O Instituto Hidrográfico acaba de publicar o Roteiro dos Portos de Portugal, que é um contributo para melhorar as condições de segurança da navegação que pratica os portos portugueses.

Dentre os portos portugueses, alguns há que desempenham um importante papel na economia nacional, quer pelo volume de mercadorias carregadas e descarregadas, quer pelo tráfego que acolhem com finalidades diversas, nomeadamente reparações em estaleiros, excursões turísticas, reabastecimento, etc., o que se concretiza sempre por um volume de receitas consideráveis, que influencia muito favoravelmente o sector *serviços* da nossa balança de pagamentos.

A procura dos portos portugueses pela navegação internacional, representa um factor económico de duplo interesse: por um lado melhorar as condições do nosso comércio externo, reduzindo os custos das operações portuárias inerentes à exportação e à importação e por outro, contribuir para a melhoria das nossas receitas através da cobrança dos serviços prestados.

O Roteiro dos Portos de Portugal torna-se, deste modo, em contributo muito positivo para poder aumentar a procura nos nossos portos, inclusive porque, ao abrigo da legislação e de prática internacional, a sua divulgação será feita por todo o mundo.

ANIVERSÁRIO DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

A passagem do 3.º aniversário do Clube do Sargento da Armada foi assinalada com várias manifestações culturais, recreativas e desportivas, das quais se salientaram um colóquio realizado na sua sede social, em Lisboa, e uma festa efectuada na Cova da Piedade.

Assim, no dia 23 de Fevereiro passado, estiveram nas instalações do Clube o general Costa Gomes e o deputado à Assembleia da República, do PS, dr. José Loureiro, que num colóquio abordaram o tema "A paz mundial e cooperação".

Aquelas individualidades, perante uma assistência vivamente interessada, expuseram questões que levaram grande número de pessoas a intervir após a exposição.

Foi salientado o papel que as Forças Armadas podem desenvolver em tempo de paz na assistência às populações em condições difíceis, papel já hoje desempenhado pelas nossas FA. Tratada também, especialmente, a actuação que cabe à Marinha de Guerra na manutenção da zona económica das 200 milhas.

Aspecto do colóquio realizado na sede do Clube do Sargento da Armada.

Aspecto do espectáculo ocorrido na Artística Piedense.

No dia 25 do mesmo mês, nas instalações da Sociedade Filarmónica União Artística Piedense, na Cova da Piedade, realizou-se, à tarde um espectáculo essencialmente destinado aos filhos dos associados, em que se exibiram números artísticos. A noite, teve lugar um baile-convívio, em que enorme número de associados e

familiares, tornaram pequeno o vasto salão da Artística Piedense.
A razão da realização desta festa na margem Sul do Tejo, está implícita no facto da grande maioria dos sócios do CSA residirem naquela zona.

ENCERRAMENTO DO CURSO GERAL NAVAL DE GUERRA

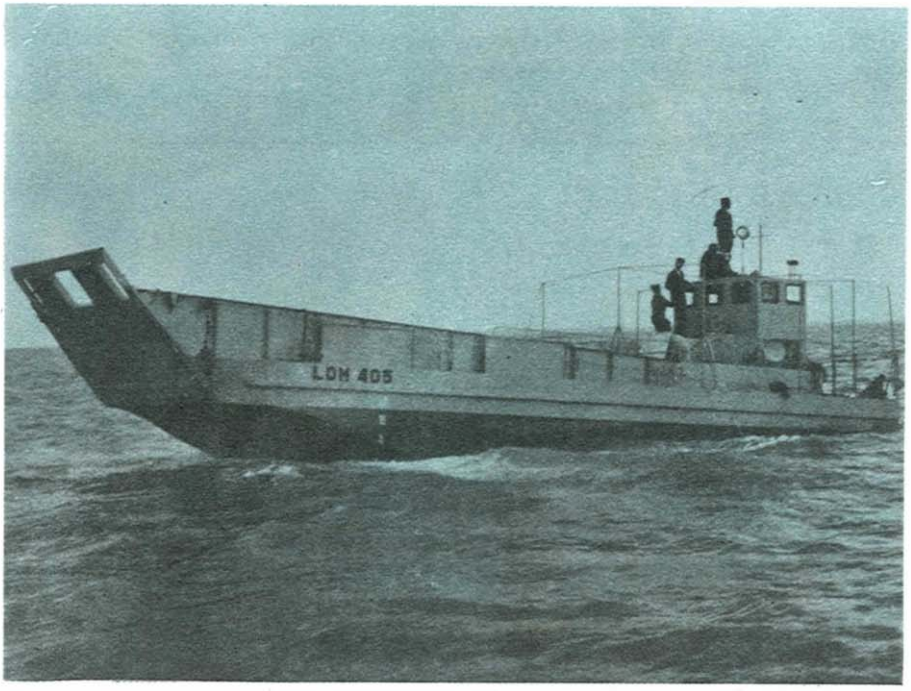
O chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, presidiu no passado dia 28 de Fevereiro à sessão de encerramento do Curso Geral Naval de Guerra de 1977/78. Após o director do Instituto Superior Naval de Guerra, contra-almirante Filgueiras Soares, ter usado da palavra, o CEMA distribuiu aos oficiais alunos os diplomas comprovativos da frequência do curso.
O CGNG que agora terminou, foi o primeiro a realizar-se após o interregno das actividades daquele estabelecimento de ensino superior da Armada, na sequência dos acontecimentos do 25 de Abril. Este curso foi frequentado por onze oficiais, dos quais sete da classe de Marinha, dois da de Engenheiros Maquinistas Navais, um da de Fuzileiros e outro da do Serviço Especial.

Os onze alunos do CGNG e o director e dois professores do ISNG.

O curso teve uma duração de cinco meses e incluiu diversas disciplinas, nomeadamente psicologia, economia e finanças, direito internacional marítimo, oceanologia, organizações internacionais, estratégia, organização, métodos e técnicas analíticas de gestão, logística, planeamento, informações, comunicações, meios de guerra, táctica e problemas e jogos de guerra. No decorrer do curso, foram ainda proferidas múltiplas conferências e efectuadas diversas visitas. Entre estas destacaram-se as feitas à Brigada Mista Independente (Sta. Margarida), às Bases Aéreas do Montijo e de Monte Real, à Setenave e à Administração Geral do Porto de Lisboa.

"LDM" AFUNDADA PELO TEMPORAL NO MAR DOS AÇORES

O violento temporal que assolou o Continente e as Ilhas Adjacentes nos últimos dias de Fevereiro e princípios de Março último, levou a afundar-se, no mar dos Açores, uma lancha de desembarque média ("LDM"), que se encontrava ao serviço daquele arquipélago.
A unidade perdida — "LDM 419" — regressava ao Faial depois de uma viagem a S. Jorge, onde fora levar farinha e gás que escasseavam na ilha, devido ao isolamento em que se encontrava há vários dias. Uma avaria nos motores paralizou a lancha, a qual ficou à deriva.
Pela Capitania do Porto da Horta, que entretanto havia sido alertada, foi enviada em socorro do navio em perigo, oito milhas a Nordeste da localidade Ribeirinha, na ilha de S. Jorge, a lancha "Espalamaca", que efectua ligações diárias entre aquele porto e a ilha do Pico, tendo procedido ao salvamento dos tripulantes.
O capitão do porto da Horta, capitão-tenente Oliveira Costa, que dirigiu o salvamento, declarou "que só a perícia dos mestres das lanchas da carreira Faial-Pico conseguira evitar a perda de vidas, recuperando os náufragos numa zona onde a ondulação era muito alta".



A "LDM 405", da classe a que pertencia a "LDM 419".

Também, no mar dos Açores, a corveta "General Pereira d'Eça" socorreu, no dia 3 de Março, a cem milhas de Ponta Delgada, o cargueiro grego "Kaptain Mitsos", que se encontrava à deriva, tendo-o rebocado para aquele porto.

COLÓQUIO SOBRE MÚSICA NO CLUBE MILITAR NAVAL

Em cumprimento do plano de acção para 1978, anunciado no impresso de apresentação de uma das listas de sócios propostos para os corpos gerentes do ano corrente (lista que foi eleita na madrugada de 25 de Fevereiro passado), iniciou, em 10 de Março findo, a Direcção do Clube Militar Naval a sua actividade cultural — ainda com a colaboração do Grupo de Trabalho Cultural — com um colóquio sobre música, orientado pelo crítico dr. Mário Vieira de Carvalho, subordinado ao tema "Que se exprime nestes sons? A produção de sentido na música ou a marcha para uma linguagem".

O conferencista começou por ilustrar com muita clareza que existe um ambiente sonoro natural ou criado pelo homem (o campo, o burgo medieval, a cidade das caleches, a cidade de há 50 anos, a cidade de hoje, por exemplo) que influencia as criações musicais, como influencia a própria linguagem falada.

O sentido de uma peça musical tem que ver com esse fundo sonoro: o som recebido numa caravela quinhentista é bem diferente do de uma fragata moderna; o som de uma batalha travada na Guerra dos 100 Anos não é comparável com o de uma batalha da 2.ª Guerra Mundial.

Em segundo lugar, existem códigos de significação sonora em que se distinguem o som da tempestade e o da calmaria, os sons da guerra e os da paz.

Por outro lado, esses códigos diferem conforme as culturas e civilizações; como exemplos, as músicas indiana, chinesa e africana e a relação de certos "leit motiv" com a entoação característica da língua alemã.

É através da relação ou interdependência de todos estes factores histórico-sociais e culturais que se pode chegar à compreensão da música, como linguagem.

Fez então o orador desfilar gravações de Mahler ("Despertar"), Alban Berg ("Wozzeck"), Beethoven ("Marcha do Fidelio"), Verdi ("Marcha Triunfal da Aida"), de novo Beethoven ("A Batalha da Vitória"), Schumann ("Hermann e Doroteia"), Mozart ("Bodas de Fígaro"), Stravinsky ("História do Soldado"), Lopes Graça ("História Trágico-Marítima", "O Menino da sua Mãe", "Estelas funerárias"), Beethoven ("Marcha Fúnebre da Heróica"), Wagner ("Marcha do Crepúsculo dos Deuses") de novo Mahler ("Marcha Fúnebre"), Mozart ("Rapto no Serralho"), Schoenberg ("A Brigada de Aço") ilustando com marchas — forma musical associada ao andar em grupo — várias aproximações e interpretações que os compositores fizeram, utilizando a música como linguagem.

Uma breve citação da utilização em marchas, do bombo, dos pratos e do triângulo (ferrinhos) exemplificada com Mozart, Beethoven e Liszt inseriu estes instrumentos em significado geográfico ("Rapto do Serralho") e como ilustrativos da evolução da linguagem musical.

O interesse da assistência foi muito vivo e algumas intervenções no final propiciaram uma agradável troca de impressões e a audição de mais uns trechos musicais.

Ficou a dúvida em relação à assistência, menos alargada e interveniente que habitualmente: se houve deficiência de divulgação do colóquio ou se a música erudita não é o seu forte, gerações que somos "beneficiadas" dos então chamados "40 anos de cultura".

COMUNHÃO PASCAL DA ARMADA

No passado dia 12 de Março, a Sé Patriarcal de Lisboa foi, mais uma vez, cenário de uma grande manifestação de fé cristã. Muitas centenas de homens da Armada, oficiais, sargentos e praças com seus familiares, enchiam por completo a nave central e o transepto do grandioso templo. O chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, bem como outras altas patentes, participaram nesta festa Pascal dos homens do mar.

A parte coral esteve a cargo de um grupo de alunos enfermeiros do Hospital da Marinha que acompanharam os cânticos litúrgicos com instrumentos musicais.

A celebração Eucarística presidiu o capelão-chefe da Armada, padre Sérgio Augusto que, na homilia, exortou a assistência a ser sempre e em toda a parte, uma presença da Igreja viva e operante.

A dado passo afirmaria:

Integrados nas suas paróquias, há numerosos elementos da Armada vivendo em plenitude as exigências da sua fé. Não podem hoje estar aqui, como eles e nós gostaríamos. Mas, é lá o seu lugar. É lá o seu campo de acção. Por isso, o número consolador daqueles que aqui estão presentes, seria incomensuravelmente engrossado com a presença física daqueles que apenas nos acompanham em espírito.

E, quase a terminar, diria ainda: *Esta festa, este encontro de amizade e fé cristã, tem atrás de si uma já longa e viva tradição. Mas, mais que tradição, é sinal de uma vivência profunda do nosso cristianismo, motivo pelo qual nos sentimos animados em repeti-la em cada ano que passa com redobrado entusiasmo.*

No final da cerimónia houve ensejo para um animado e alegre convívio entre os participantes.

OS BARCOS DA NAZARÉ NA ARQUEOLOGIA NAVAL CONSTITUIRAM TEMA DE UMA COMUNICAÇÃO NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

No passado dia 14 de Março, efectuou-se no Museu de Marinha, em Belém, a habitual sessão do Centro de Estudos de Marinha, durante a qual o prof. arq. Lixa Filgueiras, membro efectivo daquele órgão cultural da Armada, apresentou a comunicação "Os barcos da Nazaré no panorama da arqueologia naval portuguesa". A sessão foi presidida pelo vice-almirante Sarmento Rodrigues, presidente do C.E.M., e teve a presença do vice-almirante Garcez de Lencastre, adjunto do chefe do Estado Maior da Armada.

Na comunicação anunciada, o prof. arq. Lixa Filgueiras começou por se referir aos diversos barcos característicos da Nazaré, tais como "barcos da Carreira, Natos e Natinhas", analisando que "sob o aspecto morfológico, aqueles se destacam dos da família das bateiras do tipo mesopotâmico pelo remate da popa (cortada, constituindo natural prolongamento, em curva, das tábuas do fundo) e pelo bico da proa (pirâmi-

de triangular muito afilada, quase a prumo)".

Observou que, segundo Beandouin, em 1965, "simular remate da popa da bateira da Lagoa de Óbidos e outros pormenores serviram de base à hipótese do reconhecimento de uma influência de Cister nos barcos da zona, considerando aquele modelo directamente relacionado com uma variante mais recente da Natinha — o *Barco de Candil*".

O orador prosseguiu, dizendo que, "ainda que tal hipótese apresente recortes curiosos, parece haver, no entanto, que distinguir, na mencionada bateira, ocasionais paralelismos com os barcos nazarenos de outras ligações mais profundas, difíceis de demonstrar". Disse também que aqueles barcos se encontram "mais próximos de certas formas rudimentares de embarcações de rio, franceses, de popa cortada" e das "barcas do Zêzere".

O conferencista recordou ainda "a identidade estrutural entre a popa dos barcos da Nazaré e as extremidades do *shartoush* do Eufrates e os argumentos que abonam a teoria da difusão, do Mediterrâneo até à Península, de uma família de derivados de canoas de tábuas características da Mesopotâmia", declarando a seguir compreender-se "que uma nova documentação (uma iluminura da El-Sossete, de 1237, ilustrando a obra *Maqamat* e outra, indiana, de 1595, do poema *Wharca*) possa contribuir para o reforço da ideia de uma relação directa entre os barcos locais e os invasores árabes".

O prof. arq. Lixa Filgueiras terminaria afirmando que "não exclui, porém, a possibilidade das embarcações mais próximas das tipologias mesopotâmicas terem sido introduzidas inicialmente em época anterior à dominação árabe, visto poder aceitar-se que sucessivos invasores, vindos do Mediterrâneo, patenteassem profunda influência cultural (utensilagem) duma área geográfica privilegiada — o Levante".

COMEMORADO O DIA MUNDIAL DO MAR

Os países membros da IMCO (Organização Marítima Consultiva Inter-Governamental comemoraram, pela primeira vez, o Dia Mundial do Mar.

As várias cerimónias decorreram no passado dia 17 de Março, sob o tema "Segurança e treino do pessoal do mar". Delas destacamos: o embandeiramento em arco dos navios mercantes, a distribuição aos mesmos de uma publicação da IMCO e exposição ao público de navios das Marinhas Mercante e de Pescas nos portos de Lisboa, Leixões, Funchal e Ponta Delgada. Esteve também patente ao público a Escola Náutica "Infante D. Henrique", em Paço d'Arcos, onde foram projectados filmes relativos à segurança marítima.

A Marinha de Guerra associou-se às comemorações, tendo os navios embandeirado nos topes e o Museu de Marinha aberto ao público. No dia 18, o Planetário Calouste Gulbenkian realizou duas sessões dedicadas à efeméride.

O acto mais solene realizou-se na Escola Náutica, com uma sessão a que presidiram os secretários de Estado da Marinha Mercante, Correia Maltês, e das Pescas, Vasco Neves, e o adjunto do chefe do Estado Maior da Armada, vice-almirante Garcez de Lencastre, em representação do CEMA. Durante a cerimónia, o primeiro daqueles membros do Governo dirigiu, pela rádio, a todos os navios mercantes portugueses, uma mensagem alusiva ao dia que se comemorava.

N. R. — A IMCO é uma agência especializada das Nações Unidas que se ocupa exclusivamente de assuntos marítimos, nomeadamente dos que respeitam à segurança no mar, à eficiência da navegação e à poluição marítima.

Esta organização, das mais importantes agências especializadas das N.U., resultou da necessidade de cooperação entre os países, no sentido de se conseguir segurança na navegação, competência na administração dos portos e abrigo seguro nestes, para a navegação, acordo dos meios de evitar poluição das águas, etc.

Apesar das várias diligências para a concretização da IMCO, a seguir à II Guerra Mundial, só em 17 de Março de 1958 se cumpriram as condições necessárias, com a adesão de 21 países membros. Actualmente

conta com 103, entre os quais Portugal, que se tornou seu membro efectivo de pleno direito, em 17 de Março de 1976.
Num futuro mais ou menos próximo, o nome da Organização deverá ser mudado para Organização Marítima Internacional — IMO —, libertando-se assim da ideia de ser meramente consultiva.

"MAIS ALTO"

Foi com verdadeira alegria que recebemos o n.º 180, de Janeiro passado, da revista da Força Aérea "Mais Alto".
Suspensa a sua publicação há alguns anos, vem agora preencher uma lacuna da informação oficial militar a par das suas congéneres "Jornal do Exército" e "Revista da Armada" e das revistas "Baluarte" e "Nação e Defesa", estas duas de carácter essencialmente técnico.
Temos, agora, marinheiros, aviadores e soldados, onde transmitir os nossos conhecimentos, os nossos problemas e anseios, a nossa forma de viver e de sentir, as nossas histórias, as nossas graças ...

A Força Aérea, o mais jovem ramo das nossas Forças Armadas, também tem já muito que contar e a sua bela história, embora curta, é já motivo de orgulho para todos os que a servem.

A "Revista da Armada" saúda efusivamente os camaradas da Força Aérea, desejando à sua revista muitos anos de vida e oferece a sua colaboração incondicional.

COLÓQUIO NO CLUBE MILITAR NAVAL

Moderado por um dos seus sócios, capitão-de-fragata ECN Balcão Reis, perante numerosa e interessada assistência, realizou-se no passado dia 31 de Março, no Clube Militar Naval, o anunciado colóquio comemorativo de entrada em vigor da lei-mãe de todas as leis, autêntico texto de liberdade e progresso, de avanço humano, moral, cívico e jurídico que é a Constituição da República Portuguesa de 1976.

Participaram como convidados na sessão, os drs. José Tengarrinha, historiador, Lino Lima, José Luís Nunes e Jorge de Miranda, deputados à Assembleia da República, aqui citados, pela ordem inicial de intervenção no colóquio.
A sessão promovida pela direcção do clube em consequência do Plano de Acção que propôs aos sócios durante o acto eleitoral que conduziu à sua eleição para os actuais Corpos Gerentes do Clube Militar Naval, prolongou-se, pela noite fora, proporcionando aos sócios animado e esclarecedor debate, com os quatro convidados presentes, sobre a Constituição, verdadeiro património do Povo Português, que os militares portugueses tomaram como compromisso solene, segundo a fórmula actualmente adoptada, de guardar e fazer guardar.

CONFRATERNIZAÇÃO DE SARGENTOS ARTÍFICES

No passado dia 1 de Abril, no restaurante do Supermercado da Armada, nas Barrocas, realizou-se um almoço-convívio entre os sargentos artífices TE e TR, do curso de 1971-73, em que se festejou a sua promoção a primeiro-sargento.
O repasto foi vivido em ambiente de alegria e verdadeira camaradagem, tendo sido lamentada a falta de alguns camaradas, cuja comparência se espera na próxima confraternização, já que se prevê a sua realização anual. Foi também guardado um minuto de recolhimento pela memória de um camarada do referido curso falecido no Ultramar, vítima de acidente eléctrico.

VISITAS AO MUSEU DE MARINHA

Durante o mês de Março último, o Museu de Marinha foi visitado por algumas altas individualidades portuguesas e estrangeiras, das quais destacamos:

O dr. Henrique Granadeiro, chefe da Casa Civil do Presidente da República, acompanhado dos acessores das Casas Civil e Militar.

Uma delegação das Forças Armadas da Jugoslávia, chefiada pelo assistente do Chefe do Estado daquele país, general Veljko Kadijevic, da qual faziam parte os coronéis Steven Tadic (Exército), Branko Gajovic (Força Aérea) e comandante Uros Trebojevic (Armada).

O contra-almirante Sergio Agostinelli, comandante da Escola Naval de Livorno, Itália, acompanhado do contra-almirante Carmo Fernandes, comandante da nossa Escola Naval.

O presidente da Assembleia Municipal de Zabreg, Ivo Vrhovec, e entidades da mesma autorquia, acompanhados do adido cultural à Embaixada da Jugoslávia em Lisboa e de vereadores do Município lisboeta.

Quarto de Folga

TOMAR O PEQUENO ALMOÇO ...

No começo da cooperação NATO, entre Marinhas de diferentes nacionalidades, a principal dificuldade acabou por se situar na necessidade de usar uma língua única — a inglesa — sobretudo quando se recorria à fonia e muito em especial na ocasião de ordens pelo método executivo imediato.

As diferenças de qualidade e velhice dos equipamentos electrónicos, entre navios que entravam em exercícios, trouxeram também autênticos quebra-cabeças, visto que, a juntar às dificuldades de entendimento de palavras, pronunciadas por quem as não sabia bem dizer, acresciam frequentes falhanços na recepção e transmissão, que provocaram necessariamente uns tantos episódios, mais ou menos picarescos, dentro de situações por vezes bem perigosas.

Sabemos de um, que vamos contar, já que nenhum dos que o viveu se resolveu a fazê-lo.

Ao largo dos Açores, cooperavam em exercícios NATO navios de diferentes nacionalidades.

Os exercícios tinham começado aos primeiros alvores e, como já se estava a tornar crónico, a bordo de um dos navios, as comunicações continuavam sempre deficientes, do que resultava não estarem as coisas a decorrer lá muito bem, chegando-se ao ponto de, por vezes, nem se ouvir nada.

De tudo resultava que o Comandante da unidade já estava um tanto ou quanto fatigado e deprimido, não só pelas circunstâncias expostas e duração de permanência na ponte como, sobretudo, porque também começava a sentir a falta do pequeno almoço, que ainda nem sequer tivera ocasião para tomar.

A certa altura dois navios do conjunto, onde estava o que dirigia o exercício, começaram a manobrar a velocidade elevada e, um deles, aproximava-se perigosamente do tal navio (onde o Comandante começava a ter o "ratito" de fome por falta do pequeno almoço), o qual continuava calma e placidamente ao mesmo rumo e pacata velocidade. Era o caso que não tinha sido recebida qualquer ordem, a despeito do navio, com o comando táctico, ter enviado uma ordem de execução imediata, que implicava manobra, a boa velocidade, por parte de todos os navios do conjunto.

Do navio com o comando táctico, que se aproximava perigosamente, fizeram então, por sinais luminosos e em inglês é claro, a seguinte pergunta, que encerrava certo alarme, dirigida ao navio, que continuava inalterável, impávido e sereno:

"Qual é a sua intenção presente" — (What are you intending to do now).

Levada a mensagem ao Comandante, este, traduzindo o seu estado de espírito e ideia dominante de debilidade estomacal, desconhecedor das circunstâncias que se viviam por falta de recepção da ordem evolutiva, enviada por fonia, mandou calmamente responder, também em inglês, claro:

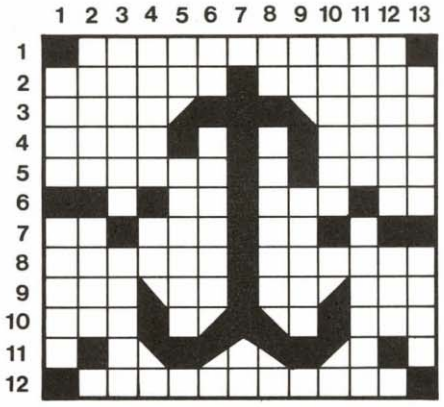
"Tomar o pequeno almoço agora (I am intending to take my breakfast just now).

Não se faz uma pequena ideia do sucesso que esta saída teve quando se passou a compreender o seu humor.

Podemos testemunhar que, durante bastante tempo, entre as Marinhas NATO, esta era a história preferida, que se contava para estabelecer comunicabilidade e mostrar quanto a colaboração internacional pode resultar altamente humorística e quanto ela, no fundo, se resume à verificação das comunicações.

Capt. Zuzara

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 — Homens do mar. 2—Parte superior da roda de proa; ligarem. 3—Acolá; peça de madeira ou outra matéria para encanar fracturas. 4—Conjunto de vários panos cosidos que, expostos ao vento, faz navegar a embarcação; garantia. 5—Guarneceras de asas; invulgar. 6—Vogal (pl.); reza; campeão. 7—Cânhamo da India; altar; o lado do vento. 8—Apreciador; fiel. 9—Relação; apelido; consigo mesmo; suspiros. 10—Greda branca; malícia (inv.); 12—Lusitanos.

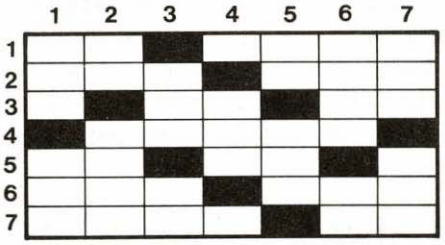
VERTICAIS: 1—Vala; ferrete. 2—Calamidades; afecto. 3—Pedem socorro; cito como prova. 4—Nadar; abreviatura usada em receitas indicando junte. 5—Cinquenta e um romanos (inv.); garbosa. 6—Ligação; queimara. 8—Artigo (pl.); descendências. 9—Dois (romanos); cor entre rubro e violácio (pl.). 10—Mordiscara. 11—Discursava; sossegue. 12—Carimbara; irmã do pai. 13—Baús; dificuldade.

SEASA
Cabo aux.

CRUZADA SILÁBICA

HORIZONTAIS: 1—Vela latina do mastro grande; taça em forma de barco, nas fontes antigas. 2—Maquinismo para levantar grandes

pesos; (prov.) remela. 3—O m.q. hortulana; antiga unidade monetária; tecido de lã com o pêlo encrespado e curto. 4—Descrição do aparelho dos navios e das respectivas manobras. 5—Centro de abastecimento ou operações militares; rapariga esperta; aqui. 6—Barrela; substância extraída dos tubérculos da dália e de outras plantas. 7—Nome vulgar extensivo a uns peixes teleósteos, da fam. dos Pleuronétidas afins das solhas e dos linguados; grita.



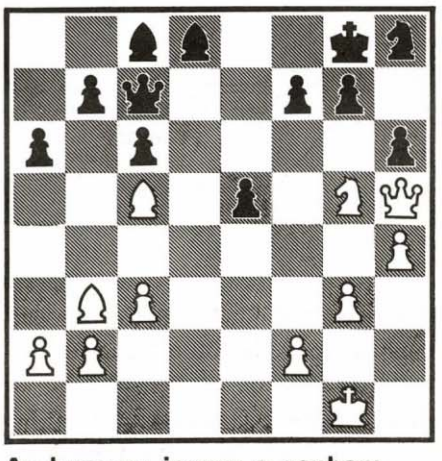
VERTICAIS: 1—Nome dado a um membro de uma disnatia turca fundada por Osmã; porco pequeno. 3—Quantidade de peixe que pertence a cada um dos pescadores, num lanço; enjoado. 3—Palanque para tocarem bandas de música; entregava. 4—Símbolo químico do sódio; vaso ou tanque de lagar de azeite; contr. dos pron. pess. *lhe* mais *o*. 5—Povoação de categoria superior a aldeia e inferior a cidade; acto de ficar. 6—Ficaria cego; moeda de ouro inglesa correspondente a 20 xelins. 7—Lanho grande; antiga medida de capacidade correspondente a 2 litros.

(Solução no próximo número)

Mindogues

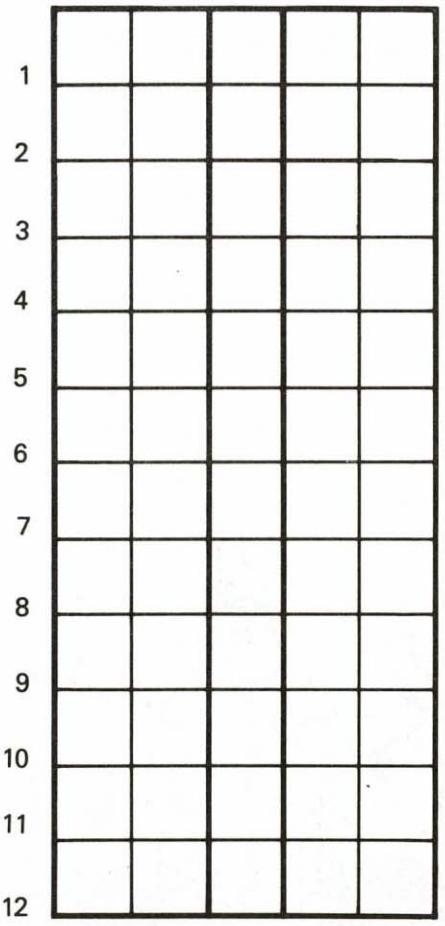
XADREZ

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

PILHA DE PALAVRAS



1—Latir. 2—Obstruir. 3—Carrasco. 4—Fulvo. 5—Arenal. 6—Dardo. 7—Conchego. 8—Covil. 9—Refeição. 10—Elevas. 11—Descobrir. 12—Rebocar.

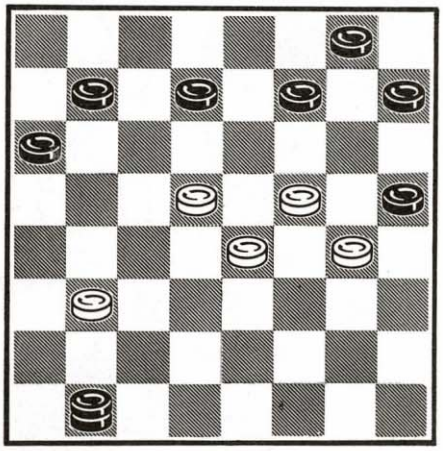
Depois de resolvido este passatempo, em que todas as palavras se iniciam pela letra A, o leitor encontrará, na coluna central, o nome de um tipo de embarcação à vela.

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

CONCURSO N.º 80

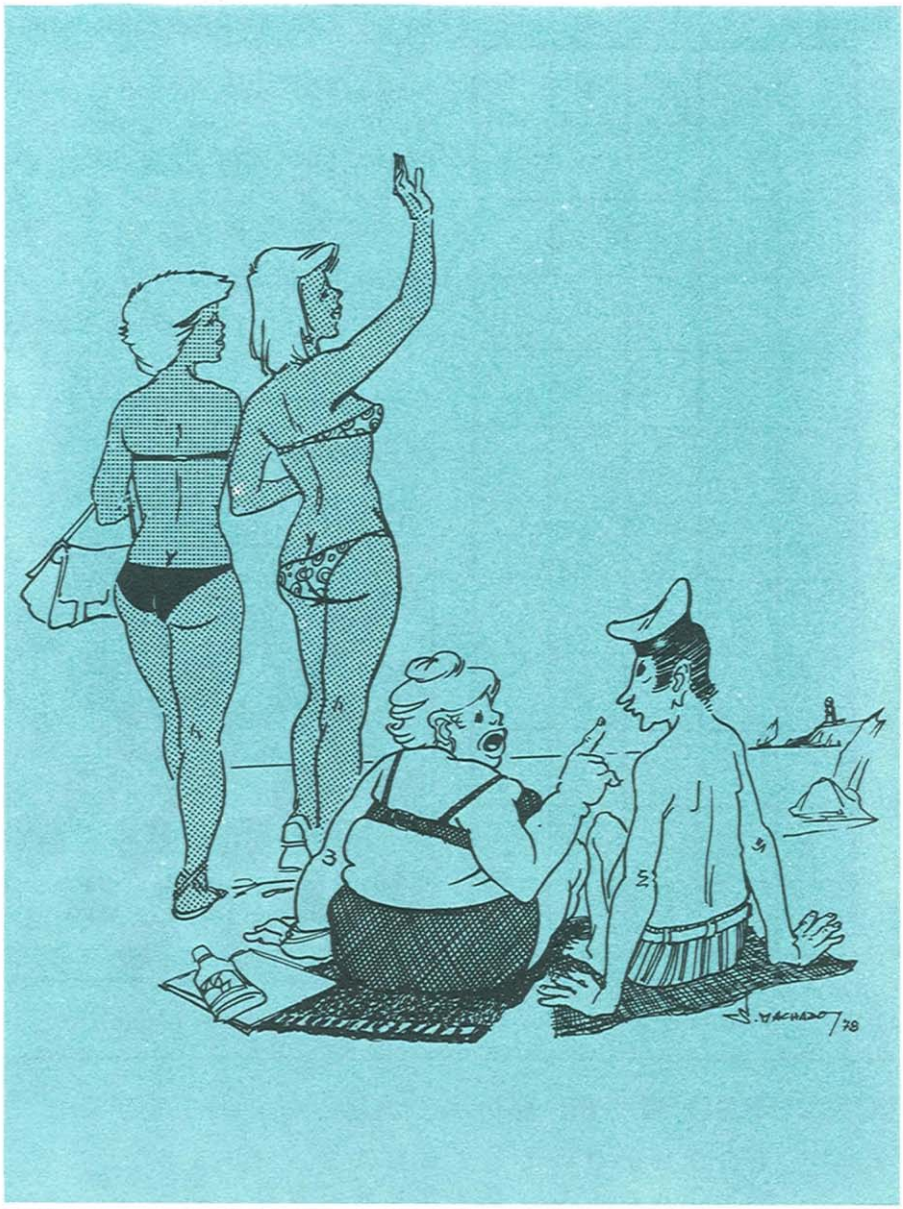
Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

T O Q U I O W L I S B O A B I M O B X
M Y C A L T C U S I S E R D N O L O A
A C A M M W A G I M Y N E I L S P S N
R A N T O A N T R Ã C A I R O C R A G
S I T A S S E O A O G A I C U T A T A
E T A P C T I N P H R O M R S S I O I
L V O A O H V I A N O L E C R A B N A
H O S R V O H A M B U R G O O A M O R
A S V O O N E Y V I A N O B S E Y D M
B C A L E C U T B T Ã O N M A D R I D
A X R I S V L O L O A E R T U G O C X
O R A S O W A S H I N G T O N L D O S
G C Y A N D N R A I A L E S H I A V M
A E E T O T M O N T R E A L B U R O I
C L N E T L O N E S R C U T A L O H L
I O D G S H M B U R S A N E T A L L R
H A Y N O A L C E S P R S I A O S O E
C N S A B O M B A I M C A I O T O X B

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes de 24 grandes cidades do globo, Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente. Alguns nomes estão escritos de forma invertida.

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.g.



— Vais ver que daqui por mais três domingos estou tão queimada como elas !...

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	Pretas
1. Th1	Cd7
2. Ta1	(abandonam ...)

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Emir; Sá; odor. 2—Mor; tema; ovo. 3—Ar; velame; AM. 4—Maré. 5—Cai; Ra; lar. 6—Douro; galos. 7—Ratos; acaso. 8—Rás; cê; Ada. 9—Sama. 10—As; culpas; cá. 11—Cal; ocar; par. 12—Olas; os; visa.

VERTICAIS: 1—Emas; dr; naco. 2—Mor; coar; sal. 3—Ir; nautas; lá. 4—Irós. 5—Tem; os; suo. 6—Selar; calco. 7—Amara; empas. 8—Ame; ga; Aar. 9—Laca. 10—Do; falado; pi. 11—Ova; rosa; cãs. 12—Roma; só; rara.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	Pretas
32-28	24-6-13
28-31	13-10
14-18 — ganham	
Se ...	13-6 (ou 3)
14-10 e ganham	

SOLUÇÕES

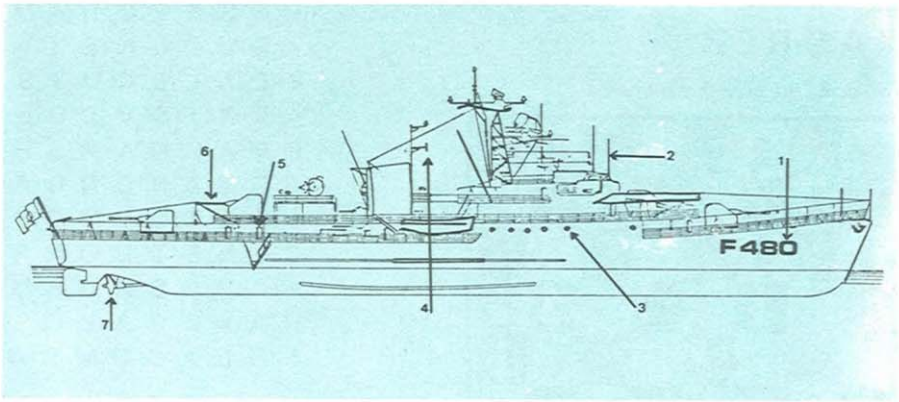
CRUZADA SILÁBICA

(Solução no próximo número)

HORIZONTAIS: 1—Leme; caravela. 2—Muleta; quesito. 3—Ré; barba; cansa. 4—Adolescente. 5—Urca; trato; ré. 6—Batido; labrega. 7—Notarial; teta.

VERTICAIS: 1—Lemure; urbano. 2—Mele; acatita. 3—Tabarco; dóri. 4—Cá; balestra; Al. 5—Raque; centola. 6—Vesicante; brete. 7—Latosa; regata.

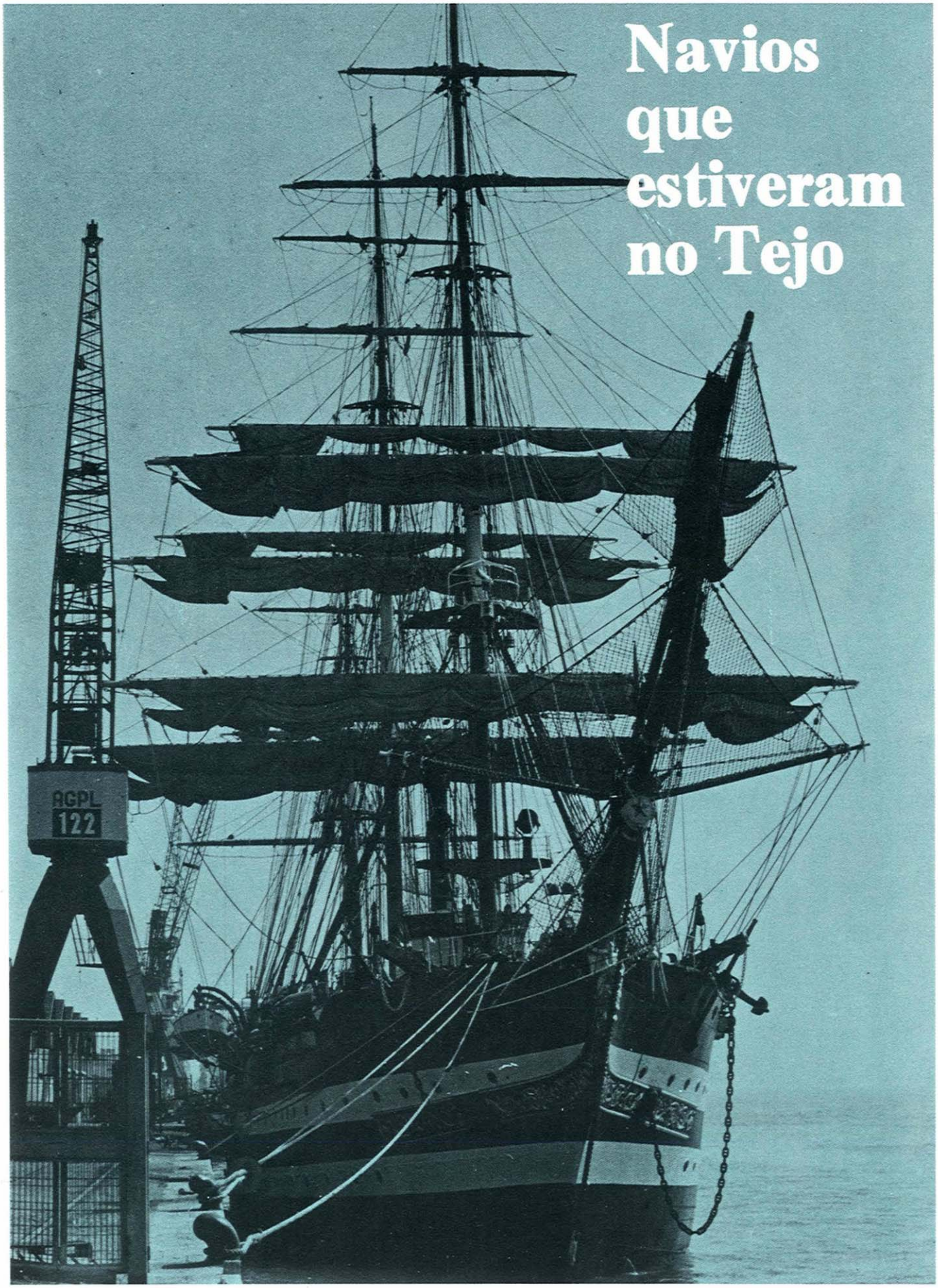
SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 79



Diferenças entre os dois desenhos: 1—Número NATO errado. 2—Falta de uma antena na ponte alta. 3—Falta de uma vigia no costado. 4—Antena incompleta no mastro da chaminé. 5—Falta de uma porta sob a torre de 100 n.º 2, a ré. 6—Falta do cano da torre de 100 n.º 2, a ré. 7—Falta de uma pá do hélice.

VENCEDOR: Laurinda da Conceição M. F. da Silva, funcionária do Supermercado de Marinha.

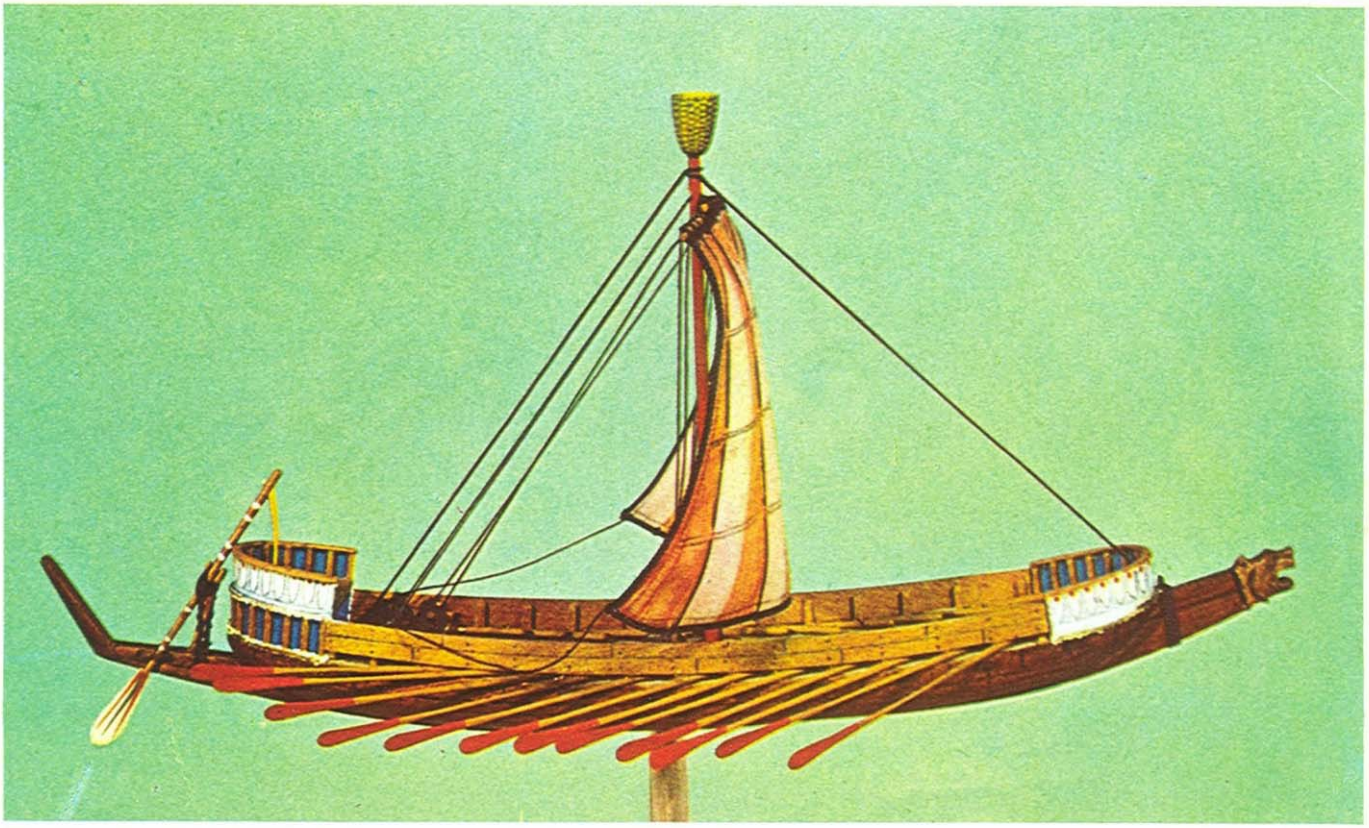
Navios que estiveram no Tejo



(Foto de Liberto Carvalho, fotógrafo do Gab. de Fotografia do Estado Maior da Armada)

O navio-escola "Amerigo Vespuccio", da Armada italiana, atracado ao cais de Alcântara quando da sua passagem pelo porto de Lisboa, em Setembro de 1976.

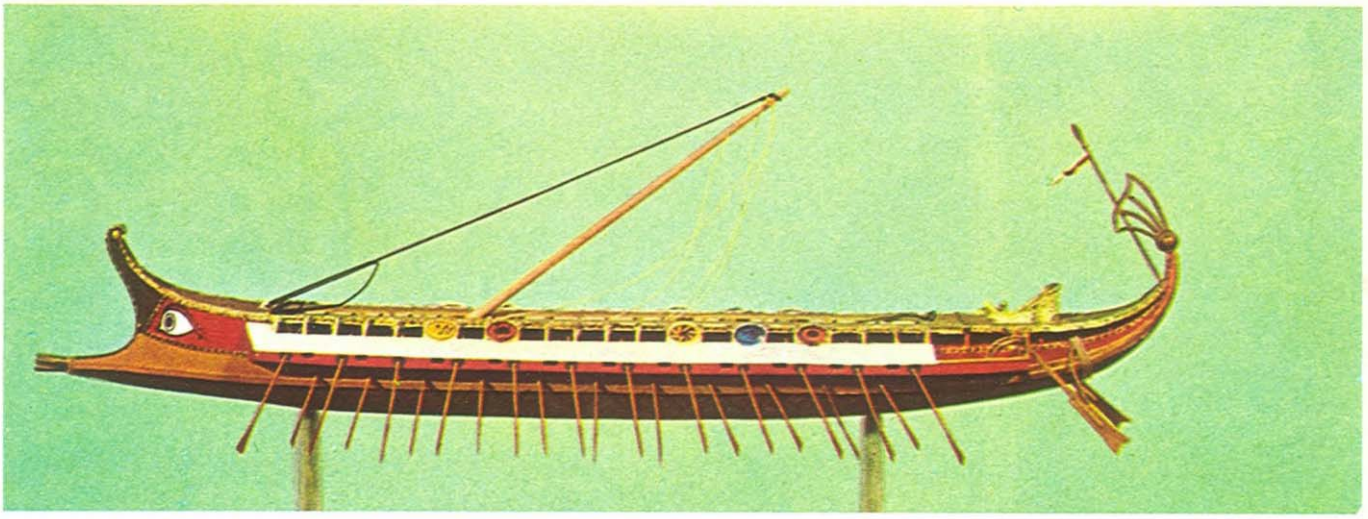
Navio de guerra egípcio



(Modelo existente no Museu de Marinha, em Lisboa)

Navio de guerra egípcio (Ramsés III) de cerca de 1200 anos a.C. Nesta embarcação nota-se já a utilização de balizas na sua construção. Os remadores (12 de cada bordo) eram protegidos, em combate, por uma alta arrombada. Quanto ao aparelho, o único mastro apresenta um cesto de gávea e utiliza uma vela com carregadeiras, o que evita ter de se arriar a verga.

Trirreme grego



(Modelo existente no Museu de Marinha, em Lisboa)

Ainda no período de a.C., este navio de propulsão a remos e vela, era utilizado nas guerras com os persas. O seu nome advém de os remadores estarem colocados em dois andares — dois no andar superior, sentados lado a lado, e um no inferior. Tem um mastro de abater. Embarcação de linhas elegantes, a sua proa começa por um forte esporão, no qual se inicia a roda de proa, e termina por uma espécie de rabo de peixe à popa.

(Fotos de Reinaldo de Carvalho, Museu de Marinha)

M. Horta
Sarg.-aj. L

N.º 81 / JUNHO 1978 / ANO VII

revista da ARMADA

Aviação Naval

(pág. 15)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
Vários	**Voz de Abita**	4
E. Barradas	**Um exemplar centenário bilingue de "Os Lusíadas"**	7
M. Horta	**Notícias Pessoais**	10
A. Costa	**Primavera**	10
F. da Silva	**Os quatro grandes mistificadores de El-rei D. Sebastião "O Desejado"**	11
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	12
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	13
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	14
T. Santos	**Aviação Naval**	15
D.S.E.F.	**Desporto**	22
G. Brandão	**Filatelia**	23
M. Horta	**Reportagem**	25
Vários	**Quarto de Folga**	32

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C./alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 81 / JUNHO 1978 / ANO VII

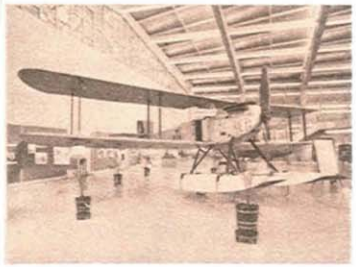
Preço de venda avulso 7$50

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Cabo Verde, Guiné-Bissau, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Timor e Espanha 75$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 160$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:



O avião "Santa Cruz", que concluiu a Travessia Aérea do Atlântico Sul, exposto no Museu de Marinha, em Lisboa.

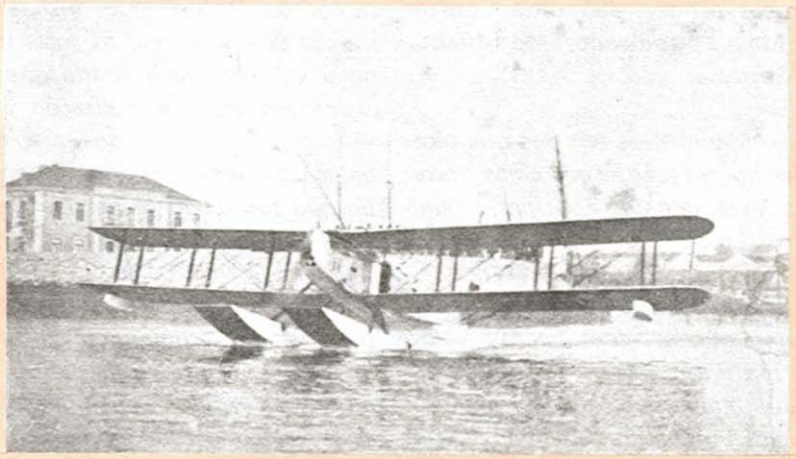
(Foto de Reinaldo de Carvalho)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura



Um grande feito

Neste mês de Junho de 1978, comemoramos uma importante efeméride que diz respeito não só à Armada, mas a todo o país.

Trata-se do 56.º aniversário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul levada a cabo por dois ilustres oficiais de Marinha — Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

Pela benéfica influência que trouxe às relações entre Portugal e o Brasil, na altura muito deterioradas, por representar a mais significativa contribuição portuguesa no progresso da navegação aérea, pela temeridade e competência com que foi executada e ainda pela contribuição para levantar o moral do nosso povo que perdera a fé nas suas virtudes, considero-a o maior feito dos marinheiros portugueses do século XX.

Para assinalar o acontecimento, e como preito de homenagem aos valorosos aviadores da Marinha, dentre os quais sobressai a gigantesca e lendária figura de Sacadura Cabral*(1)*, temos a honra de publicar neste número uma resumida história da Aviação Naval e dos aviões que teve ao seu serviço.

(1) Parece-nos conveniente frisar, para aqueles que não o sabem, que Gago Coutinho não era aviador.

C/ alm.

Cartas ao Director

De um açoreano — João Gomes Vieira (J.A.), de Santa Cruz das Flores — e grande amigo do mar, transcrevemos de uma carta dirigida ao subdirector do Museu de Marinha:

Só são Marinheiros aqueles que têm o Mar no coração e em cujas veias corre água salgada. Este preâmbulo vem a propósito do seu artigo publicado na "Revista da Armada", que foi o melhor que ela publicou até hoje no género, com imenso valor informativo sobre os grandes veleiros, inclusive do malogrado "Pamir" que naufragou muito perto das Flores. Eu vi-o dois ou três dias antes do naufrágio; havia vento de feição, passou muito perto da costa, navegando a todo o pano. Era um veleiro imponente e fiquei a namorá-lo, até se sumir na linha do horizonte...

Só agora soube que o "Cutty Sark", tão falado, é um veleiro que navegou com a bandeira portuguesa!

Vamos ao assunto desta carta, a nossa "Sagres". Fiquei imensamente satisfeito por saber que ela ainda não morreu — está apenas moribunda! Cabe ao meu ilustre Amigo a honrosa tarefa de dar-lhe o destino que ela bem merece, pelo seu nome, a escola que preparou os navegadores que descobriram o maior império do mundo, que espalhou a cultura portuguesa na África, Ásia e América, porque foi uma das mais belas barcas do mundo, porque foi escola de mais de 80% dos marinheiros de Portugal, porque é a única que usa nas velas a Cruz de Cristo. A sua elegante silhueta com um não sei quê de mulher, com a Torre de Belém e os Jerónimos a servir de fundo, além de dar uma bela nota decorativa, o que daria maior invocação histórica às Descobertas Marítimas. Aquele seria o maior e mais vivo monumento aos Descobrimentos. É uma obrigação moral de todo o verdadeiro português pugnar pela sua conservação.

(...) Já iniciei os trabalhos de restauro do imóvel que instalará o museu dos baleeiros; há mais de 15 anos que embalo o sonho que vejo agora em vias de realização; mantê-lo-ei ao corrente dos meus trabalhos que levarão algum tempo, dado que sou exigente na fidelidade e autenticidade das coisas.

Da mais ocidental praia Lusitana, *envia-lhe um cordial abraço de parabéns pelo seu artigo maravilhoso, e o meu grito de VIVA A "SAGRES". Se eu tivesse nascido com uma fortuna material tão grande como a minha alma de marinheiro, comprava a "Sagres", restaurava-a, e dela faria a minha morada enquanto fosse vivo, atracada à doca de Pedrouços. No Verão faria cruzeiros para todos aqueles que vivem para o Mar. (...).*

De uma funcionária do QPCMM, devidamente identificada, recebemos uma carta sobre o serviço dos "self-service" de sargentos e praças, da qual transcrevemos, por nos parecerem muito judiciosas, algumas passagens:

(...) Temos uma hora de intervalo para almoço, com uso indistinto dos dois "self-service". Acontece que há dias de bom almoço e dias de almoço vulgar. Nestes últimos, tudo corre na melhor das ordens, espera-se, quando muito, cinco minutos para ser servido, há lugares de sobra para toda a gente, etc. Às segundas e quintas, porém, dias de rancho de luxo, *formam-se bichas enormes e há quem tenha de aguardar meia hora para se servir. Sucede ainda que, por vezes, a ementa é alterada à última hora, há correrias para as mesas, etc. Mas então o quadro de pessoal aumenta nesses dias? É evidente que não; a razão está em virem comer nos "self-service" pessoas estranhas ao Ministério — familiares de militares e civis da Armada, pessoal da Reserva com empregos fora (alguns bem remunerados), etc. Os "self-service" transformaram-se assim em autênticos refeitórios da FNAT, onde é preciso disputar o lugar à mesa... Porque tal situação abusiva se arrasta, e tende a agravar-se, afectando todos os militares e civis deste Ministério, atrevo-me a dar conhecimento dela, através da nossa Revista (...).*

Do 1.º-ten. SE José Maria Serra, uma carta de que extraímos:

AS NOSSAS MULHERES E NOIVAS

"E, quando o navio saía a barra e metia proa ao mar, atiravam os problemas pessoais pela borda fora e dispunham o espírito para o que desse e viesse..." (Do artigo "Longas comissões de serviço", publicado no n.º 77 da Revista).

E elas?

Elas, as noivas, mulheres que sofriam, esperando aqueles dois longos anos, sempre com o pensamento no que estava ausente. Quantas vezes o casamento tinha ficado combinado para a chegada, que tanto tardava...

E elas?

Elas, as mulheres que com eles haviam casado pouco antes, e que o dever forçava a uma separação repentina. Quanto não sofreram para manter uma conduta irrepreensível...

E elas?

Elas, que se tornavam, por força das circunstâncias, verdadeiros chefes de família, com a obrigação de criarem os filhos sozinhas, sem ao menos poderem pedir, senão por carta, o conselho amigo dos maridos...

Maravilhosas noivas e esposas que, enquanto sulcávamos os mares — sabemos bem com quantos sacrifícios por vezes — ficavam à espera, no seu posto, fazendo o seu trabalho e parte do nosso! Abençoadas mulheres que cumpriram tão bem ou melhor que nós...

O seu sacrifício não foi menor que o nosso, cada um teve o seu sentido, e quando o navio regressava "a casa", desfraldando a sua enorme flâmula, todos nos sentíamos recompensados e orgulhosos porque todos *tínhamos cumprido o nosso dever. Tantos abraços, tantas lágrimas de alegria, tanto matar de saudades na* festa da reunião *que começava no cais...*

RECORDAÇÕES DE UM GRUMETE DA ARMADA

"No dia em que embarquei na Sagres *vi confirmadas com satisfação as esperanças de realizar uma viagem, pela qual há tanto ansiava pois seria o baptismo do mar, deixando de ser marinheiro de água doce. Saída a barra e passado o Cabo Espichel era geral a alegria e como o enjoo ainda não tinha chegado, por não haver balanço, ríamo-nos do* medo *que nos tinham metido por graça os marinheiros* velhos. *Mais tarde, com temporal, já não nos ríamos mas isso foi lá mais para diante, na costa da América.*

Avistados pela lancha de fiscalização Fataça *esta aproximou-se para nos saudar mas, com a velocidade que passou, levantou ondulação que fez o navio dar as primeiras oscilações, apanhando os cozinheiros desprevenidos, agarrados às panelas para evitar que entornassem. O porto de Setúbal foi o que primeiro visitámos e à saída tivemos momentos de grande emoção com o adeus às criancinhas do Sanatório do Outão. Com a charanga de bordo a tocar, a guarnição subiu aos mastros e daí acenava com os panamás enquanto a sirene do navio soltava longos apitos. As crianças retribuiam com as mãos.*

Já sem avistar terra, só entre o céu e o mar, o apito do mestre soa em tons diferentes para nos lançarmos à faina de içar as velas — as velas com a Cruz de Cristo que em pleno século XX vão atravessar mais uma vez o oceano.

Com ventos contrários e algum mau tempo, demorámos seis dias para

Do nosso assinante Mário Gonçalves, Maçussa, recebemos uma carta que transcrevemos na íntegra:

Da leitura da nossa Revista referente ao passado mês de Setembro, tocou-me de forma muito agradável as lembranças que o artigo que descreve a visita da fragata "Almirante Magalhães Corrêa" aos Estados Unidos me trouxeram à memória, e estou certo o mesmo sucedeu a mais algumas dezenas de leitores que, ao lerem as passagens das visitas a Boston, Cambridge, Nova Iorque, Nova Bedford, etc., imediatamente associaram esta viagem àquela que fizemos, vai fazer 30 anos no próximo mês de Julho, na antiga "Sagres".

Da influência, encanto e peripécias dessa viagem (de memória ter sido a guarnição constituída pelos oficiais Santiago Ponce, Tengarrinha Pires, Silva Horta, Serradas Duarte, António Cardoso, etc.), levando cadetes, alunos-marinheiros e recrutas do alistamento de 1947, retiro dum escrito meu, de Maio de 1950, feito para comemorar o Dia da Marinha, numa estação emissora da província, as passagens mais interessantes, conservando a redacção, então executada com os meus 18 anos.

chegar à Madeira e, quando ao anoitecer as luzes foram aparecendo pelas encostas da ilha, pareceu-me estar perante um presépio gigantesco. Visitados os pontos típicos da ilha e trazendo como recordação um barril miniatura com vinho da Madeira (que chegou vazio ao fim da viagem), seguimos para...

O porto de Mindelo, na ilha de S. Vicente, arquipélago de Cabo Verde, onde fizemos alguns exercícios preparativos para os desfiles previstos na América. A cidade em si era flagrante contraste de aridez com a verdura da Madeira. De Cabo Verde à América demorámos 26 dias, que não foram sequer aborrecidos. O encanto do mar, os trabalhos a bordo, as brincadeiras improvisadas, fizeram com que o tempo passasse a correr. O aspecto exterior do navio sofreu uma verdadeira maquilhage para se apresentar bonito aos americanos. À noite havia sempre tocadores de guitarra, harmónica e fadistas para cantar. Nas noites dos Santos Populares houve uma pantomina, baile e até fogueira. As damas para o baile eram alguns marinheiros mais amigos da paródia que, mascarados, foram buscar os oficiais e sargentos para dançar.

Assisti com encanto ao nascer e pôr do Sol no mar; já subia aos mastros e até gostava. Agarrado ao leme com outro camarada e obedecendo às ordens do marinheiro que estava à agulha, guiando o navio, sentia-me qualquer coisa na vida!

Mas o mar não é só recreio, e já próximo da costa americana apanhámos um tufão com o qual lutámos durante dois dias. As vagas galgaram as amuradas do navio o que, para nós, neófitos, era surpreendente.

10 de Julho de 1948. Boston à vista. Vêm ao nosso encontro muitas embarcações trazendo as primeiras saudações, enquanto um avião nos sobrevoava, fotografando o navio com todo o pano desfraldado. Perto dum forte disparámos as salvas da Ordenança, que foram logo correspondidas. Passámos por grandes navios de guerra com os quais trocámos cumprimentos. O tamanho do cais, armazéns e fábricas que avistámos, o movimento contínuo dum aeroporto, tudo nos deu logo a grandeza da cidade que íamos visitar. No cais, enorme multidão se comprimia. Com a guarnição alinhada nos postos de honras militares a charanga, que vinha tocando marchas militares, silencia. Ouve-se o toque de sentido e o hino americano começa a ser tocado. No silêncio absoluto que se estabeleceu chama-nos a atenção o respeito com que os americanos ouviram o seu hino — rapidamente se descobriram e levaram a mão direita sobre o coração. Após os últimos acordes do hino americano surgem os da Portuguesa. É a vez de admirarmos o profundo amor à pátria-mãe latente nos corações dos luso-americanos ali presentes, e para os quais, éramos como irmãos que não viam há muito tempo. Choravam muitos deles, e nós sentíamo-nos comovidíssimos também. Pouco depois o navio era exposto ao público e seguiu-se uma pequena invasão por todos quererem pôr pé naquele pedaço de Portugal. Fomos, naturalmente, incansáveis em mostrar o navio, dar a provar da nossa comida e vinho, contar coisas do nosso país. Sucederam-se festas, visitas a monumentos, museus, etc. Efectuou-se grandiosa parada pelas ruas de Boston em que nós abríamos o desfile, seguindo-se representações das diversas organizações portuguesas, às quais não faltavam os trajos típicos da nossa Beira, Minho, Madeira, Alentejo. Os percursos eram de tal forma longos que a mão que segurava a espingarda ficava dormente, mas dentro do peito de todos nós ia imenso orgulho ao sentirmo-nos tão acarinhados e cobertos de flores em todo o caminho. O dia da partida chegou e, no cais, algumas lágrimas se viam, frutos de amizades em embrião. Rumámos para Provincetown, pequena vila turística, com casas semelhantes às nossas, e habitada também por muitos luso-americanos. Aí estivemos uma tarde e navegámos de seguida para o maior centro de portugueses na América — Nova Bedford —, onde a nossa língua se ouvia por toda a parte. Havia escolas onde se ensinava português, igrejas católicas, etc. Por terra visitámos ainda Fall-River onde se encontra, uma estátua do Infante D. Henrique.

Como em Boston, a multidão era tanta que a bordo não nos podíamos movimentar. Seguiu-se Providence. Igual espectáculo no cais, com três bandas de música a aguardar-nos. Logo no cais se iniciou um baile, e do resto de diversões foi um sem fim. Mas dias depois, espalhados pelas vergas do navio, acenando com os panamás, lá tivemos de partir. A tristeza e saudade que levávamos dum porto logo a distraíamos à chegada a outro. Assim tinha que ser na nossa vida de marinheiros...

Depois, veio Nova Iorque, onde permanecemos uma semana para aprestar o navio para regresso a Portugal. Mais estranhos e sós nos sentíamos nesta imensa urbe, pois o número de portugueses era evidentemente menor. Apesar da grandiosidade dos arranha-céus não ficámos saloios a olhar para os mesmos, pois a divulgação deste tipo de construção através do cinema quebrara o impacto que os mesmos podiam causar. O cinema é mesmo uma grande escola. Desde passear pela 5.ª Avenida, ir ao Central Parque, à noite, e ouvir um concerto, assistir a desafios de baseball, ir no sub-way até Newark, cidade dos arredores onde vive grande número de luso-americanos, de tudo fizemos. E se nos perdíamos, bastava mostrar um cartãozinho à polícia e logo, nos seus carros, nos levavam ao cais.

E num dia de chuva saímos de Nova Iorque, após uma estadia de 20 dias nos E.U.A. Estávamos de tal forma cansados que durante dois dias só se comia e dormia a bordo, fazendo apenas o serviço essencial do navio. Com 28 dias de viagem de regresso, sem referências especiais de mau tempo, completou-se a viagem e os estudos para ela previstos."

Senhor director, após este resumo de recordações das quais junto alguns documentos, fotografias, números de jornal e folhetos de propaganda da nossa visita, resta-me deixar um alvitre aos sobreviventes dessa viagem que leiam este apontamento ou parte dele. Se estais interessados em renovar a visita aos Estados Unidos comemorando os 30 anos da nossa viagem, porque não nos

juntamos e estudamos o assunto? Contem comigo.

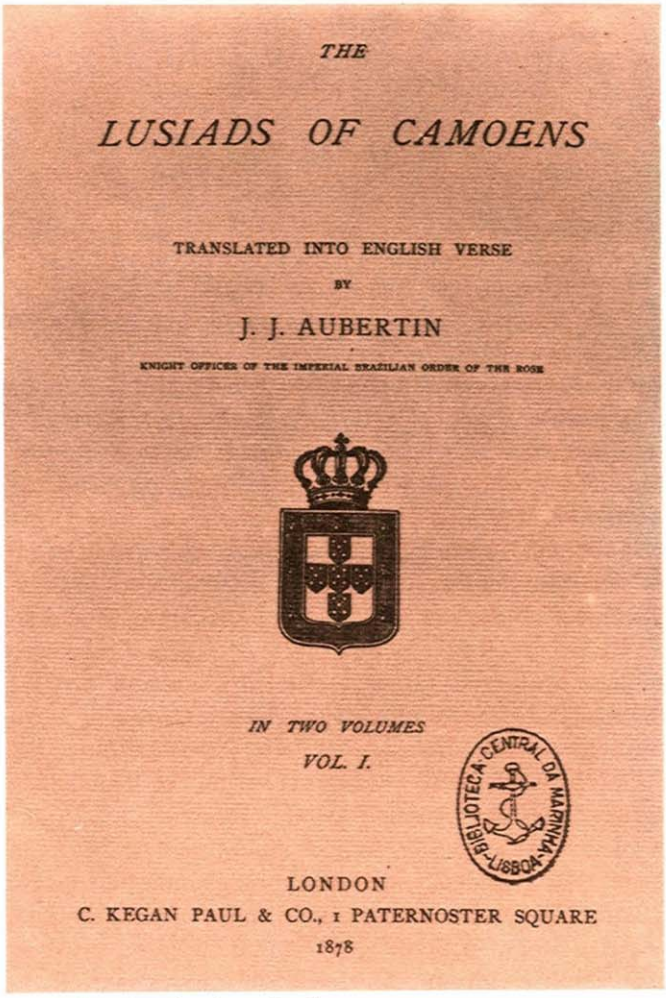
N. R. — Ainda bem que nós, marinheiros, esquecemos os maus bocados da nossa vida de mar e lembramos apenas os bons. Se assim não fosse, quem é que queria ser marinheiro?

Um exemplar centenário bilingue de "Os Lusíadas"

O Grupo de Amigos do Museu de Marinha fez, recentemente, a entrega à direcção da Biblioteca Central da Marinha, para ingressar no seu núcleo camoneano, dum exemplar, primeira edição, a dois volumes, de "OS LUSÍADAS" ("The Lusiadas of Camoens") traduzidos, com rima, para inglês, pelo sr. J. J. Aubertin, "Knight Officer" da Ordem Imperial Brasileira da Rosa.

Trata-se de uma esmerada tiragem, em belo papel marfim alinhado, impressa em Londres, no ano de 1878, pelos editores C. Kegan Paul & C.°, instalados na Paternoster Square 1 daquela cidade, e encadernada a percalina azul da Prússia, com ferros a negro e ouro, de sóbrio efeito decorativo. A capa e frontispício ostentam uma intenção do escudo real português, porquanto o tradutor dedicou este seu trabalho ao nosso rei D. Luís, nos seguintes termos encomiásticos:

To
His Most Faithful Majesty
D. Luiz 1.°
King of Portugal and the Algarves
This translation into english poetry
of
The Great Epic Poem of Portugal
is
by special permission
Dedicated
by
His Majesty's Most Obedient and Most Obliged Servant
The Translator


THE

LUSIADS OF CAMOENS

TRANSLATED INTO ENGLISH VERSE

BY

J. J. AUBERTIN

KNIGHT OFFICER OF THE IMPERIAL BRAZILIAN ORDER OF THE ROSE

IN TWO VOLUMES

VOL. I.

BIBLIOTECA CENTRAL DA MARINHA LISBOA

LONDON

C. KEGAN PAUL & CO., 1 PATERNOSTER SQUARE

1878

Frontispício do 1.° volume da obra.

Nenhuma obra nacional seria tão grata ao monarca lusitano ver vertida em inglês. Ele próprio ter-se-ia por credor disso pois, para os portugueses, fizera traduções primorosas de algumas peças de Shakespeare, o dramaturgo por excelência do teatro britânico. Depois, tratava-se dum poema marítimo e o rei era ainda sensível a isso, dado que navegara muito e fora, em Inglaterra, durante uma viagem da corveta "Bartolomeu Dias" sob o seu comando que o surpreendera a notícia da morte de seu irmão D. Pedro V, a quem sucederia nas responsabilidades do trono. Daí que Aubertin, fruto da munificência real, em 1884, numa nova edição destes "Lusíadas" de que vimos referência, se apresentasse já como comendador da Antiga, Nobilíssima e Esclarecida Ordem de S. Thiago e membro correspondente da Academia Real das Ciências de Lisboa.

A entrega agora feita à Biblioteca Central da Marinha tem, para o Grupo de Amigos do Museu, um significado muito especial, por lhe ter proporcionado pela primeira

Gravura de Camões, referida no texto.

vez na sua existência, contribuir com uma estimada espécie centenária, não muito vulgar entre nós, para enriquecer o acervo bibliográfico à sua guarda. É ainda interessante a coincidência do trabalho de Aubertin ter sido dedicado a D. Luís, fundador do nosso Museu de Marinha. A obra é assim, uma mensagem do Grupo de Amigos dum estabelecimento cuja origem foi bem vivida pelo soberano, à Biblioteca, onde, há 24 anos, se iniciaram os seus trabalhos académicos de associação cultural.

Tocante é ainda o facto do abraço que, em devaneio do nosso pensamento, podemos ver neste filial encontro Biblioteca-Museu, ambos tão ligados na sua história física: a primeira, devendo a sua origem a D. Maria II e o segundo, como dissemos, a seu filho D. Luís. As afinidades culturais robustecem-se na espiritualidade destas raízes que, nunca é demais recordar.

A oferta ao Grupo de Amigos do Museu de Marinha destes "Os Lusíadas" que, incorporados num património comum, ficarão de ora avante à disposição para estudo e proveito de quem os deseje consultar, foi feita pelo seu associado, sr. Ramiro Bandeira Martins, ex-mar. R da nossa Armada e hoje técnico bancário em Londres, o qual tem mantido com o Grupo e com a "Revista da Armada", atenciosas e próximas relações. Quando lhe comunicámos a nossa intenção de ceder à Biblioteca Central da Marinha esta sua dádiva por considerarmos o local mais adequado, a abertura foi total e aprovou incondicionalmente o propósito.

Esta edição anotada de "Os Lusíadas", não tanto por ela, que outros mais abalizados se pronunciarão acerca do seu valor, mas por pormenores inerentes à apresentação, parece-nos oferecer curiosas sugestões para pequenos artigos especialistas ou de divulgação.

Elas poderão ser de natureza heráldica compositiva pois, o brazão real da capa, aparentando boa proporção e risco (mau grado o desenho das quinas), no belo ouro da sua execução, está sobreposto por uma coroa cuja largura devia obedecer ao prolongamento das linhas laterais do escudo, o que não sucede, lembrando assim, na sua elevação e escala, a silhueta volumétrica da coroa imperial brasileira, aquela que o joalheiro Carlos Marin executou, em Julho de 1841, para D. Pedro II. Que Aubertin, personagem no meio disto para nós estranha, que nem o "Dictionary of National Biography", de George Smith ou "The New Encyclopaedia Britannica" dão notícia, esteve ligado ao Brasil, mostra-o o ter sido agraciado com a Ordem da Rosa e esta, como se sabe, inserir nas suas insígnias, a coroa imperial. Se a elucidação para a confecção do ferro de dourador foi sua, não há dúvida que o engenhoso tradutor dos nossos "Os Lusíadas", num país onde a heráldica tem circunspecto colégio, conseguiu um atropelo, só perdoável se quisermos ver nele, consoladoramente, a encarnação de duas pátrias da mesma língua.

Outra sugestão extraível desta análise, será de natureza inconográfica. A obra é ilustrada com três gravuras, duas no primeiro volume e uma no segundo. Todas gravadas por G. Cook, em talhe doce, a primeira, a abrir representa, com grande valor plástico, o Épico trajando a tradicional couraça e gola de canudos, fronte coroada de louros, a mão direita segurando o livro e a esquerda apoiada na cintura. Por baixo, dois versos do Canto X, estância CXXVIII, *Naquele, cuja lira sonorosa / Será mais afamada, que ditosa.* Esta gravura é mencionada na obra "Camões e as Artes Plásticas" (Subsídios para a inconografia camoneana), por Xavier Coutinho (pág. 309, do volume II). A segunda, a mais controversa no nosso ver pelo seu fantasismo, representa, numa oval em meio-corpo (entre pág. 174/75) aquela que depois de morta foi rainha. Mas, quem reconheceria Inês de Castro, metamorfoseada numa infanta espanhola do século XVII? A gravura tem, em baixo, um brazão bipartido, entre as palavras do nome da personagem e a seguir, o conhecido verso do Canto III, estância CXX: *Estavas, linda Inês, posta em sossego.* Refere-se a este retrato, o primeiro volume da "Nobreza de Portugal", a pág. 219. A terceira gravura, já a abrir o segundo volume, representa, também numa oval em meio-corpo, Vasco da Gama, este no conhecido aspecto convencional: armadura, garnacha com mangas de balão e a insígnia peitoral da Ordem de Cristo. Lê-se, num plinto arquitectónico, *Dom Vasco da Gama* e, em baixo, os dois primeiros versos do Canto I, Estância LXV.

Ainda outras sugestões poderão ser de natureza biográfica e bibliográfica, por exemplo. No final da extensa introdução de trinta e cinco páginas compactas e anotadas, onde há referências à história portuguesa, à mitologia clássica, à acção inglesa nos mares da Índia, às traduções do poema deste 1572, à vida de Camões e explicação dos Cantos, Aubertin atribui a Alexandre Herculano a autoria do "Roteiro da Viagem de Vasco da

Gama" e titula-o de barão do Castelo de Paiva (no original, "Barão do Cashello de Pavia"). É sabido que este baronato existiu, mas vinculado ao dr. António da Costa Paiva, lente da Academia Politécnica que, com o seu colega Diogo Kopke trabalhou, efectivamente, no "Roteiro da Viagem de Vasco da Gama, de Álvaro Velho" e apresentou mesmo o mapa da rota de 1497 que ilustra, igualmente, esta tradução de "Os Lusíadas". Que lhe perdoe o nosso Alexandre Herculano, avesso a títulos e homenagens, tão menos avisada referência a que só para lha fazer sentir como de seu desagrado, capaz era de, depois da travessia *de Jersey a Granville,* correr a Calais, tomar um vapor e após isso, em Dover, o comboio ou a diligência para Londres... se não tivesse falecido um ano antes (1877).

Aqui fica apresentada esta velha obra, onde se insere ainda uma elogiosa referência de Montesquieu à viagem no Índico, dos portugueses, citada fundamentalmente no poema de Camões, comparando a sua narrativa em encanto e magnificência, ao conteúdo da "Odisseia" e da "Eneida". O exemplar tem uma assinatura autógrafa que nos parece ser de C. Aubertin, porventura um parente do tradutor; uma dedicatória, em inglês, ao sr. Ramiro Martins, datada de 1970, de George Delaforce, nome conhecido na comercialização do nosso vinho do Porto; a daquele ao Grupo de Amigos do Museu de Marinha e agora, a da nossa associação à Biblioteca.

Numa altura em que, na Europa, se vivia um turbilhão de acontecimentos decorrente da guerra de 1870 que trouxera de novo a república à França, que a Alemanha disciplinada e militar, vira Guilherme, o Grande, vítima dum atentado de origem liberal, que o trono de S. Pedro era ocupado pelo notável Leão XIII e, em Inglaterra, a rainha Victória tomara o título de Imperatriz das Índias, para já nem falar nas consequências da guerra russo-turca no xadrez político continental a que a Grande Guerra pode ir buscar origem, saía, nesse 1878, esta edição de boa-vontade que, como tal, foi sempre encarada e hoje, no presente exemplar, tem o lugar que merece entre os seus pares venerandos do poema camoneano.

Gravura de Vasco da Gama, a que este trabalho faz referência.

Arq. Eduardo Martins Bairrada
Secretário da Direcção do GAMM

2.º Concurso de Radioamadorismo da Armada

Integrado nas comemorações do Dia da Marinha, vai realizar-se o 2.º Concurso de Radioamadorismo da Armada, o qual terá início às 12.00 horas TMG do dia 8 e termina às 18.00 TMG do dia 9 de Julho próximo.

Será montado, no Museu de Marinha, uma estação especial da Armada com o indicativo CT1EAP/2. O regulamento foi publicado oportunamente nas ordens da D.S.P.

Notícias Pessoais

Casamento do 1.º-mar. CTP n.º 73/76 José Luís Alfar da Silva com D. Maria de Guadalupe Pago Campaniço, realizado em 5-3-78, na igreja da Luz, em Lisboa.

Primavera

A Noite cessou
O Sol resplandeceu
A Avezinha cantou
A Flor desabrochou
Uma janela se abriu
Um menino nasceu...
...Acordou...
...Olhou e riu...
Era a PRIMAVERA!

Ana Maria Costa
Funcionária da Chefia do Serviço de Justiça.

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

1.º-ten. RA Augusto Baptista com D. Virgínia da Silva Teixeira, em 11-3-78.
G/mar. Joaquim Fernandes da Costa Mendes com D. Maria Fernandes Costa Machado, em 2-4-78.
G/mar. AN Carlos Manuel Simão Varandas Amaro com D. Maria da Encarnação de Baptista Teixeira Matias, em 19-3-78.
G/mar. EMQ Jaime Baptista de Figueiredo com D. Maria Irene Cunha Ribeiro, em 15-4-78.
Asp. AN José Arnaldo Teixeira Alves com D. Maria do Sameiro Coutinho Baptista Pereira, em 17-3-78.
1.º-sarg. MQ José de Pinho Moreira Gilde com D. Angelina Maria Moutinho Ferreira, em 4-3-78.
1.º-sarg. H Mário Rui Henrique Florêncio com D. Maria de Lurdes Garcia Ramos, em 8-3-78.
160/72/1.º-mar. M António Domingos Fonseca Teles com D. Maria Eduarda Furtado da Costa, em 18-3-78.
1765/73/1.º-mar. CE Luís Manuel Oliveira Gonçalves com D. Anabela da Conceição Dias Fernandes Oliveira, em 5-3-78.
1032/71/1.º-mar. FZ António Garcia Murtinheira com D. Maria Fernanda Figueiredo de Jesus Machado, em 18-3-78.
1901/76/2.º-gr. FZ José Rebola Felício Martins com D. Maria de Lurdes Gamela de Oliveira, em 11-3-78.
2710/77/2.º-gr. A Manuel António Correia Locádio com D. Maria Virgínia Passuco Malagueta Correia, em 11-3-78.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-m.-g. Abel de Azevedo Mafra, em 27-4-78.
Cap.-frag. SG José Pereira de Mendonça, em 6-1-78.
1.º-ten. Eduardo Manuel da Costa Pereira do Rosário Dias, em 5-3-78.
Sarg.-aj. L Artur Gregório Cabrita, em 31-3-78.
Sarg.-aj. SE José Silvestre Calado, em 31-3-78.
Sarg.-aj. A José Filipe, em 29-3-78.
Sarg.-aj.CM João Lopes Rosado, em 28-2-78.
Sarg.-aj. T Joaquim da Silva Casaca, em 31-1-78.
Sarg.-aj. CM Durval Soares Vilar, em 31-3-78.
Sarg.-aj. FZM Amândio dos Santos Carlos, em 29-3-78.
Sarg.-aj.FZ Júlio Francisco Simão, em 31-3-78.
Sarg.-aj. FZ Manuel Soeiro Calheiros, em 3-4-78.
1.º-sarg. FZ João Januário da Silva, em 5-4-78.
1.º-sarg. FZ José Filipe Domingos Marques, em 22-3-78.
1.º-sarg. FZ Júlio Lopes Raimundo, em 4-4-78.
3944/Cabo FZ Adriano Gomes dos Santos, em 3-4-78.
4104/Cabo FZ Manuel Augusto Reis Dias, em 4-4-78.

FALECIMENTOS

É com desgosto que informamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-m.-g. EMQ RA Humberto Jorge Gonçalves Vieira, em 18-4-78.
Cap.-ten. AN RF Orlando Alves da Costa Braga, em 13-4-78.
1.º-ten. SG RF António Duarte Montês, em 28-4-78.
1.º-sarg. A José Augusto Viola Almeida, em 26-4-78.
2849/Cabo V RF Abílio Taurino dos Santos, em 28-4-78.

Os quatro grandes mistificadores de El-Rei D. Sebastião "O Desejado"

D. Sebastião, segundo retrato de Cristóvão de Morais (1551-1571). Quadro existente no Museu Nacional de Arte Antiga (Lisboa).

REI DE PENAMACOR (1584) — Foi o primeiro "fantasma" de D. Sebastião. Ermitão da Vila de Albuquerque, cujo verdadeiro nome se teria perdido na bruma do tempo, era filho de um oleiro de Alcobaça. Com o auxílio de dois cúmplices, tentou, em Penamacor (1584), explorar a credulidade pública, fazendo-se passar pelo *Encoberto* ou *Desejado,* rei de Portugal.

Este impostor começou por relatar aos humildes algumas cenas da batalha de Alcácer Quibir, pelo que o julgaram, a princípio, ser um dos combatentes. Veio, mais tarde a Lisboa na companhia de um vendedor de rosários, conseguindo entrar para a Ordem do Carmo, onde chegou a ser noviço, mas não tardou em ser expulso.

Foi recolhido depois pela viúva de um soldade de Alcácer Quibir com quem viveu maritalmente e sem grandes preocupações, visto a senhora em questão ter meios de fortuna.

Pelas narrativas que fazia da batalha (agora melhor informado pela própria viúva!), muita gente começou a julgá-lo o Rei Desaparecido, cumprindo um voto de penitência que o obrigava a manter-se incógnito.

Entretanto, agita-se a crendice à sua volta e ele próprio começa a deixar-se manobrar por comparsas que se fazem passar por pessoas íntimas de D. Sebastião, eclipsadas também na infeliz batalha.

Foi preso e, de mãos atadas, colocado sobre um jumento, percorreu as ruas de Lisboa para que o povo verificasse a falta de semelhança com a figura do desditoso rei. Em seguida é condenado às galés, embarcando na Invencível Armada (de triste memória!). Segundo consta, quando esta navegava junto às costas de França, logrou escapar-se. Segundo outra versão, ter-se-ia escapado durante a tragédia da dita Armada, já em águas inglesas. De qualquer modo, nunca mais se soube do paradeiro deste pseudo-rei aventureiro!

REI DA ERICEIRA (1585) — De seu nome Mateus Álvares, era natural da Vila da Praia (Açores) e filho de um pedreiro também açoreano. Foi o segundo impostor "D. Sebastião". Fizera-se eremita numa ermida de São Julião, freguesia da Carvoeira. A sua figura loira e ainda a idade aproximada à que teria o jovem monarca, fez acreditar ao povo, sem grande dificuldade, tratar-se do misterioso Desaparecido.

Consegue juntar à sua volta um considerável número de revoltosos contra o domínio castelhano, entre os quais um lavrador de Rio de Mouro, Pedro Afonso, António Simões, escrivão dos Armazéns e Gregório de Barros, ourives de el-rei, sendo estes últimos moradores em Lisboa. Os revoltosos militavam sob o comando de Pedro Afonso, antigo combatente por D. António, Prior do Crato e grande adversário dos espanhóis.

Mateus Álvares casa com uma filha de Pedro Afonso e faz-se aclamar rei, chegando mesmo a conferir títulos e mercês. Ocorrem alguns assassinatos de pessoas importantes: o juiz de Torres Vedras, encarregado de organizar o processo do embuste, foi suprimido; o desembargador Manuel Pereira, conhecido pela sua dedicação à causa castelhana, é assassinado na sua quinta, bem como duas pessoas de sua família.

Os revoltosos levantam em armas cerca de três mil homens, não só da Ericeira como também das freguesias limítrofes. Após muitas peripécias, encetou-se um combate junto à igreja de Nossa Senhora do Ó (ou do Porto, da Carvoeira), com duas companhias de infantaria espanhola (uma força de quatrocentos homens), comandadas pelos capitães Calderón e Santo Esteván, que desbarataram os amotinados. Muitos deles perderam ali a vida, entre os quais Pero Roiz, do Arneiro da Reganha, João Roiz, da Cortesia, ambos da freguesia de São João das Lampas, tendo sido sepultados no adro da dita igreja do Porto (Senhora do Ó), onde ainda hoje se podem ver as pedras tumulares com algumas inscrições da época.

Mateus Álvares consegue fugir, mas a justiça, pela mão do traidor hispanófilo, corregedor Diogo da Fonseca, prende o falso rei e condu-lo a Lisboa no dia 12 de Junho do mesmo ano, onde é justiçado à moda daquele tempo. Mateus confessou publicamente não ser D. Sebastião, ter pretendido apenas libertar o país do hostil e infesto jugo castelhano e levar o povo a aclamar o rei natural. Condenado ao patíbulo, é enforcado ingloriamente. Na Ericeira foram enforcados vinte homens no local ainda hoje conhecido por Alto da Forca. Muitos outros foram condenados às galés, tendo sido perdoados alguns, considerados como inofensivos à causa castelhana.

Assim se encerrou a façanha viril e patriótica de Mateus Álvares, figura digna de um monumento nacional que perpetuasse a sua memória em três concelhos vizinhos (Mafra, Sintra e Torres Vedras), que parecem tê-lo olvidado!

PASTELEIRO DO MADRIGAL (1594) — Alcunha histórica do aventureiro Gabriel de Espinosa. Foi este o terceiro "D. Sebastião", pasteleiro numa pequena povoação de Valhadolid (Madrigal). Frei Miguel dos Santos, frade Agostinho e devotado partidário do Prior do Crato, no seu convento de Santa Maria do Madrigal, onde era capelão-mor, inicia o primeiro acto da grande farsa. Naquele mosteiro estava reclusa uma filha de D. João de Áustria (Ana de Áustria), e frei Miguel consegue convencer a dita senhora de que o pasteleiro Espinosa, chegado ali recentemente, era de facto D. Sebastião. Chega mesmo a apresentá-lo à nobre dama e pede-lhe a sua protecção.

Se toda esta maquinação decorresse sem complicações, poderia mais tarde pedir dispensa e casar com o jovem "rei", tornando-se assim, facilmente, rainha de Portugal. Todavia, parece que, por indiscrição do próprio Espinosa, as autoridades ficaram senhoras da trama e levaram à forca os dois farsantes.

D. Ana de Áustria é transferida, por castigo, para o convento da Graça em Ávila. Por esta altura morria em Paris D. António, Prior do Crato. Espinosa é enforcado em 1595.

MARCO TULIO CATIZONI (1598) — Mais conhecido na história pelo "Calabrês", foi o quarto e último mistificador da pessoa de D. Sebastião. Oriundo da Calábria, fez-se passar pelo *Desejado* entre a colónia judaico-portuguesa de Veneza. Pantaleão Pessoa e D. João de Castro (ardente sebastianista), espalham a notícia por várias cortes da Europa e conseguem angariar fundos e adeptos. Porém, uma diligência da corte espanhola em Itália, leva Catizoni à prisão, apesar dos esforços de Henrique IV e dos Países Baixos.

Chegou a ser solto e, abandonado em Veneza, voltou aos cárceres de Nápoles, onde foi condenado às galés e remetido para Espanha. Ali, ainda se esboçou uma tentativa de libertação e de confirmação da sua realeza, com a cumplicidade de personagens religiosas e leigas, e até, segundo se diz, com o apoio da duquesa de Medina Sidónia.

Marco Túlio acabou por ser executado juntamente com os seus cúmplices mais ligados, em São Lucar de Barrameda (Espanha). As execuções tiveram lugar nos dias 23 de Setembro e 20 de Outubro de 1603.

E assim terminou o reinado efémero dos quatro falsos "D. Sebastiães", embora o sebastianismo tenha perdurado até cerca dos meados do século passado.

Ferreira da Silva
Sarg.-aj. AP

(Bibliografia: Diversa, com adaptação livre)

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Eis mais algumas curiosas mensagens... da série que iniciámos em Abril do ano passado:

37 — Um patrulha fundeado no porto tinha uma bandeira do Código Internacional de Sinais içada ao contrário. O comandante duma fragata que naquele momento se cruzava com o pequeno navio, chamou-lhe a atenção para o facto, por morse luminoso.

Ao jovem comandante do navio-patrulha custou-lhe muito aquela observação feita por um superior e,

pretendendo mostrar que não era ele o culpado pela anomalia, justificou-se assim:

= BANDEIRA FOI ASSIM RECEBIDA DA FÁBRICA NACIONAL DE CORDOARIA =

Em resposta, a fragata transmitia:

= ALGUMAS PESSOAS SÃO CAPAZES DE BEBER ÁCIDO SULFURICO CONTIDO NUMA GARRAFA DE VINHO DO PORTO =

38 — As comunicações radiotelefónicas entre Lisboa e o Ultramar tinham entrado recentemente ao serviço e constituiam um grande melhoramento nas ligações a grande distância, se bem que existisse ainda o inconveniente de não poderem ser transmitidas pelo sistema informações classificadas (o circuito era, pois, não aprovado).
Numa das ligações que diariamente se faziam, um almirante, aqui no Continente, falava com o comandante naval de um Estado Ultramarino, seu amigo desde os bancos da escola:

= "OLHA, JOÃO. MANDEI-TE AGORA MESMO UMA MENSAGEM CONFIDENCIAL. PARA NÃO SE PERDER TEMPO, VOU-TA LER..." =

39 — O pessoal feminino da Marinha havia decidido passar a usar no uniforme, calças do mesmo tecido que o utilizado pelos marinheiros, para assim melhor enfrentarem os rigores do Inverno, cuja estação se aproximava.
As senhoras faziam bichas intermináveis para adquirirem o tecido, quase a esgotar-se, e os marinheiros sentiam sérias dificuldades em aprontarem os seus uniformes. Em face da delicada situação que estava causando contratempos na execução das missões dos navios, em plena Segunda Guerra Mundial, o comandante-em-chefe decidiu cortar o mal pela raiz, mandando transmitir a seguinte mensagem:

= AGUENTAR TECIDO SENHORAS ATÉ SATISFEITAS TODAS NECESSIDADES DO PESSOAL EMBARCADO =

40 — A disciplina naquele navio, fundeado no porto, deixava muito a desejar e não constituia, de forma alguma, um exemplo para a Corporação.
O navio-chefe, com o almirante a bordo, passava próximo e a guarnição do navio demonstrava, uma vez mais, ser pouco conhecedora do regulamento.
Por causa disso, foi recebida a bordo, pouco tempo depois, uma mensagem que dizia assim:

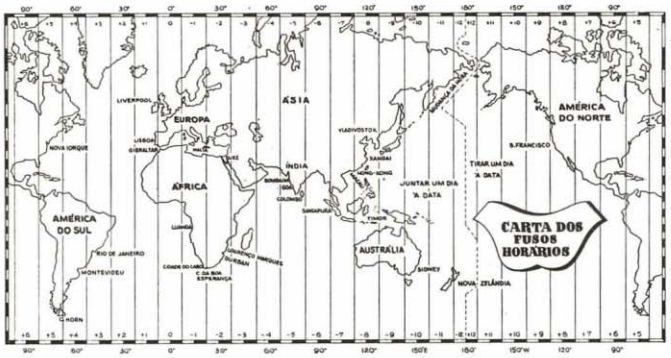
= ESTANDO A BORDO COM DISTINTIVO IÇADO PASSEI JUNTO SEU NAVIO ÀS 1250. FEZ-ME LEMBRAR UM AVIÁRIO COM A GUARNIÇÃO SENTADA NA AMURADA COM AS CAUDAS VOLTADAS PARA MIM COMO PÁSSAROS POISADOS NUM RAMO DE ÁRVORE =

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

Terminologia Naval

FUNICULAR — Aparelho de força.
FURADO — Estado de qualquer aparelho de força ou sistema, em que os cabos que o compõem se encontram torcidos ou cruzados, enrascando-se uns nos outros.

FUSO HORÁRIO — Divisão correspondente à 24.ª parte em que se convencionou fraccionar a superfície terrestre, a fim de ser atribuida às regiões situadas dentro de cada uma dessas divisões a mesma hora média civil local; para o efeito, é considerado o fuso inicial ou fundamental como meridiano central e a diferença entre dois fusos contíguos, de uma hora; o fuso inicial ou fundamental, é o que tem por meridiano médio o de Greenwich; a navegar, a hora de bordo é a correspondente à do fuso em que o navio se encontra para o que, ao navegar para Oeste há que atrasar os relógios de uma hora por cada fuso passado, enquanto que, na navegação para Leste, se procederá à operação contrária.

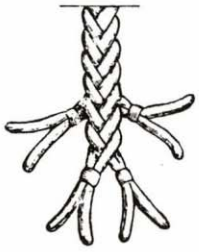


FUSTA — Embarcação de remos e vela que se usava no tempo das Descobertas, de pequeno calado e proa armada com esporão.

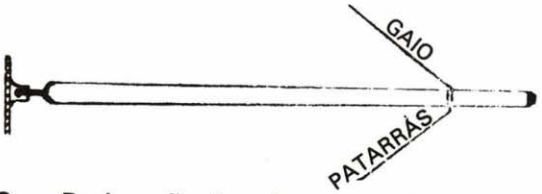
FUSTALHA — Conjunto de fustas constituindo uma força naval ou frota.

FUZIL — Argola oblonga de ferro fixa ao costado, onde vai gurnir o cabo que atesa as enxárcias. Elo de amarra.

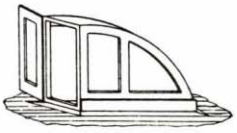
FUZILAR — Relampejar.



GACHETA — Entrançado de cabo com várias aplicações a bordo; existem muitas variedades de gachetas, consoante o modo como são executadas, o fim a que se destinam, ou o aspecto final que apresentam.



GAIO — Designação do cabo que sujeita para vante o pau de surriola; pode ser simples ou dobrado conforme o navio é pequeno ou grande.



GAIUTA — Cobertura de escotilha, em madeira ou chapa, em forma de estribo ou telhado de duas águas.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Numismática e Medalhística

MOEDAS PORTUGUESAS DA REPÚBLICA — III

Dando continuidade à nossa descrição das moedas cunhadas a partir de 1910, vamos neste número referir o valor de *cinco centavos* ($05).

$05 — CINCO CENTAVOS

À medida que os valores vão subindo, mais tempo se encontram em circulação, dada a sua maior resistência à desvalorização. Os valores mais pequenos, como já vimos, desapareceram em poucos anos.

Este valor de cinco centavos, cuja cunhagem se iniciou em 1920 com um determinado módulo, teve que ser diminuido logo em 1924, para resistir até 1927. Nesta data, porém, iria deixar de se cunhar. Foi mais um valor que não se aguentou. De resto, como iremos ver em próximos números, todos os outros valores superiores a cinco centavos lograram alcançar os nossos dias, mas tanto os dois tostões como o tostão já estão a escassear, pois os dois tostões não se cunham desde 1974 e o tostão também tende a desaparecer. Entretanto, vão surgindo valores mais altos, como é o caso da recente cunhagem da nova moeda de 25$00.

Valor facial: 5 centavos.
Anos de cunhagem: 1920, 21, 22 (1.ª emissão); 1924, 25, 27 (2.ª emissão).
Módulo: 25 mm (1.ª emissão) e 19 mm (2.ª emissão).
Peso legal: 8 gr. (1.ª emissão) e 3 gr. (2.ª emissão).
Metal: bronze.

Esta moeda apresenta as seguintes características descritivas: 1.ª emissão: Anverso — *REPUBLICA PORTUGUESA * 5 CENTAVOS * data.* A legenda 5 centavos encontra-se no meio da moeda, rodeada pelas outras.
Reverso — *Escudo nacional.*
2.ª emissão: Anverso — Idêntico ao da 1.ª emissão, só que mais reduzido no tamanho, em virtude desta segunda série ter um diâmetro mais pequeno.
Reverso — *Imagem da República — rosto de mulher.*

Nesta série de cinco centavos, no que respeita ao aspecto mercantil, podem-se separar totalmente as duas emissões, ou seja, a primeira emissão é valiosa, enquanto que a segunda emissão é bastante comum. Como já explicámos, estas diferenças de cotação devem-se ao quantitativo emitido, e a segunda emissão é bastante superior à primeira.

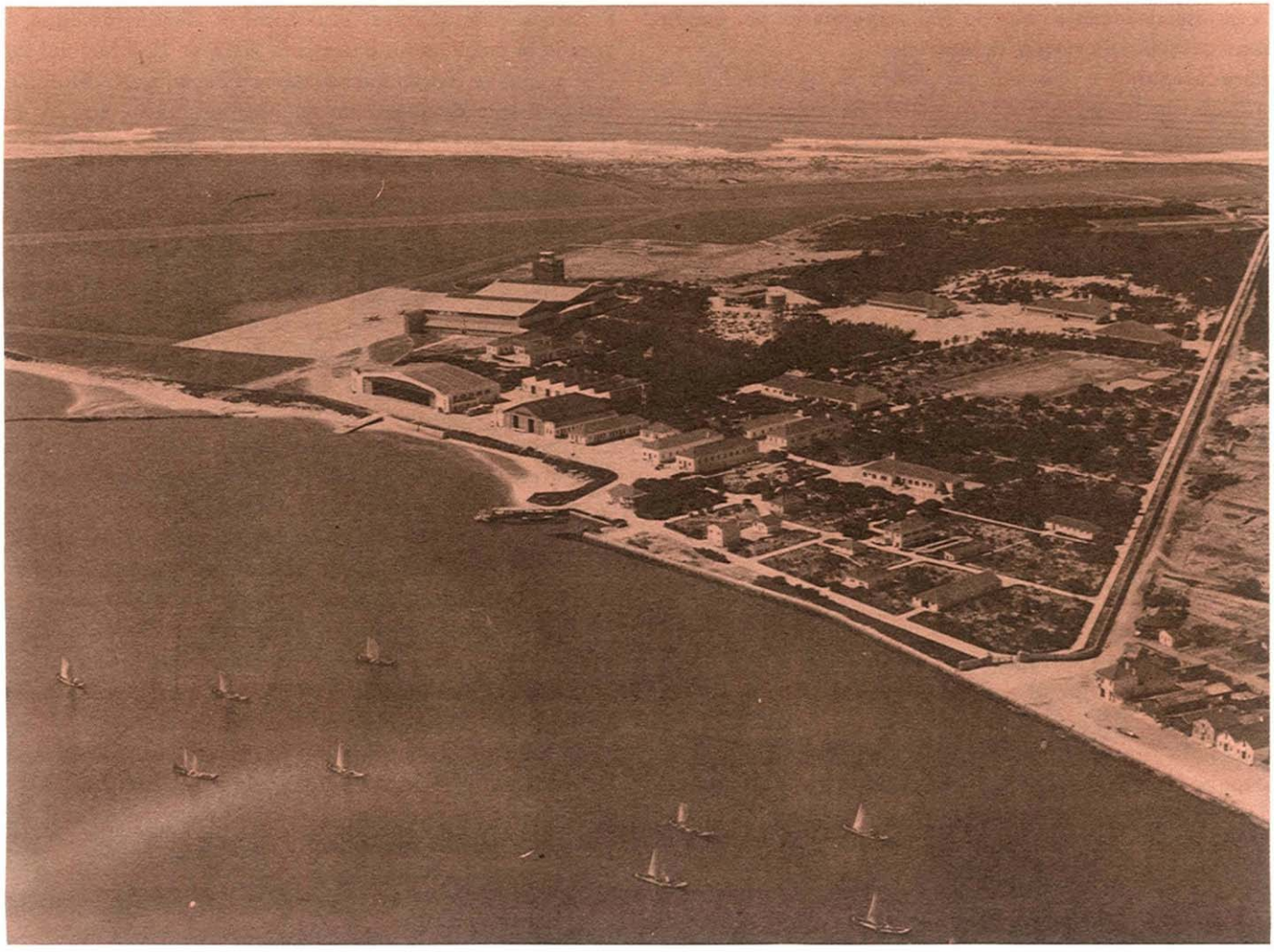
Assim, no que respeita à primeira emissão, temos o valor mais comum na data de 1921, que no mercado não vai além dos 50$00 em perfeito estado de conservação, enquanto que, em estado normal, oscila pelos 5$00. Já não se pode dizer o mesmo das outras duas datas, pois enquanto o

de 1920 atinge 400$00 em estado MBC e à volta de 600$00 em estado BELA, o de 1922 atinge ainda valores mais altos, estando a sua cotação a rondar os 3000$00 em estado BELA e os 2000$00 em MBC (Muito Bem Conservada).

A segunda série é bastante pobre nas cotações, e temos assim uma média de 40$00 para as datas de 1924 e 1927 em estado BELA e 5$00 em MBC. A cotação para a de 1925 é um nada superior, de modo a atingir os 65$00 BELA e os 20$00 MBC.
Esta emissão, bem como as anteriores já descritas — $01, $02, $04 — faz parte das consideradas emissões exclusivas da primeira República, pois terminaram durante a década de 1920. As outras emissões efectuadas durante a primeira República estendem-se para além destas datas, e estão presentes no período denominado Estado Novo. Todas elas atingiram os nossos dias, como veremos em futuros artigos.

AFAC

Aviação Naval



Escola de Aviação Naval Almirante Gago Coutinho (Aveiro). Fotografia aérea de 1954.

A *Briosa* já teve aviação própria, guarnecida com pessoal de marinha, especializado para o serviço de voo e manutenção dos aviões e não especializado para os restantes serviços. Nas oficinas trabalhavam também operários civis.
O desenvolvimento da aviação na Europa, especialmente em França, onde em 1909 foi criada a Aviação Militar, destinada a colaborar com os exércitos, gerou igualmente no nosso país certo interesse, o que levou o grande tribuno dr. António José de Almeida a defender no Parlamento da 1.ª República, em 1913, a criação em Portugal de uma aviação destinada a colaborar com o Exército e com a Marinha.
Aproveitando o entusiasmo assim criado, foi nomeada

uma comissão de oficiais do Exército e da Marinha — a representação desta constituída pelos primeiros-tenentes Eduardo Lopes Vilarinho e Manuel Rego Chaves — para proceder ao estudo das bases de organização de uma escola de pilotagem com carácter militar e proceder à escolha do respectivo campo e dos aviões a adquirir para a equipar.

Em fins desse ano, a comissão apresentou um circunstanciado relatório sobre o assunto, de cujas recomendações nasceu um decreto-lei assinado pelo Presidente da República, dr. Manuel de Arriaga, e pelos ministros da Guerra, general Pereira d'Eça e da Marinha, capitão-de-fragata Augusto Eduardo Neuparth, datado de 14 de Maio de 1914, criando uma escola de aeronáutica militar.

A sua instalação, decidida em princípio para Alverca, foi finalmente feita em Vila Nova da Rainha por terem surgido dificuldades, sobretudo devidas às onerosas expropriações de terreno em Alverca. Foi inaugurada em 1916 com a designação de Escola Militar de Aviação.

A escolha de locais à beira do Tejo impunha-se, por incluir uma secção de aviação de marinha.

Para preparar o pessoal que havia de guarnecê-la, o oficiais do Exército e da Armada que quisessem especializar-se como pilotos aviadores, no estrangeiro. Pela especializar-se com pilotos aviadores, no estrangeiro. Pela Armada, concorreram o primeiro-tenente Artur de Sacadura Freire Cabral e o guarda-marinha AN António Joaquim Caseiro, os quais seguiram para França, tirando o "brevet" de aviões de rodas em Chartres e de hidroaviões em St. Raphael.

Após o seu regresso, foram colocados na Escola de Aviação Militar de Vila Nova da Rainha como instrutores de pilotagem, sendo Sacadura director de instrução.

A partir de então, tornaram-se evidentes as qualidades de energia, organização, inteligência e ponderação de Sacadura Cabral, o que levou a que fosse nomeado para as várias missões relacionadas com a nossa incipiente aviação.

De salientar a que fez em França para aquisição do material destinado a equipar a primeira esquadrilha de aviação militar portuguesa, mandada constituir pelo Governo para cooperar com as forças do Exército que se empenhavam em acções de guerra contra os alemães, na região do Niassa, durante a I Guerra Mundial.

Depois disso, Sacadura foi o inspirador e impulsionador do Serviço de Aviação da Armada, criado pelo Decreto n.º 3395, de 28 de Setembro de 1917 que, pelo seu interesse, transcrevemos na íntegra:

Considerando que se torna necessário criar o Serviço e Escola de Aviação da Armada, para instrução e adestramento do pessoal destinado a essa especialidade;
Considerando que actualmente se encontram em actividade os trabalhos necessários para a instalação de todos esses serviços;
Considerando mais a urgente necessidade de estabelecer em vários pontos do país centros de aviação marítima;
Considerando, finalmente, a necessidade de regular todos os serviços de aeronáutica naval, em harmonia com os recursos de que actualmente se dispõe e com as circunstâncias extraordinárias provenientes do estado de guerra;
Usando das faculdades conferidas ao Poder Executivo pela Lei n.º 491, de 12 de Março de 1916 e sob proposta do Ministro da Marinha:
ei por bem decretar o seguinte:
Artigo 1.º — É criado o Serviço de Aviação da Armada e escola anexa subordinado à Majoria General da Armada.
Artigo 2.º — Todos os serviços da aeronáutica naval, material e pessoal, ficam directamente subordinados ao director do Serviço de Aviação da Armada.
Artigo 3.º — É nomeado director do Serviço de Aviação da Armada, um capitão-de-mar-e-guerra que tomará imediatamente posse do referido lugar.
Artigo 4.º — Fica revogada a legislação em contrário.
O Ministro da Marinha assim o tenha entendido e faça executar.
Paços do Governo da República, 28 de Setembro de 1917.
Bernardino Machado — José António Arantes Pedroso.

Podemos pois afirmar, sem sombra de dúvida, que o grande impulsionador da extinta Aviação da Marinha foi esse oficial de eleição que se chamou Sacadura Cabral, tão tragicamente desaparecido no Mar do Norte, em 15 de Novembro de 1924, quando pilotava um dos hidroaviões "Fokker" adquiridos na Holanda, em viagem de Amsterdam para Lisboa.

Tinha então 43 anos e, com ele, perdeu a vida o cabo mecânico de avião Pinto Correia.

Estes aparelhos eram destinados a realizar uma viagem à volta do mundo, por ele concebida e projectada.

Foi a sua extraordinária visão e fé no porvir da aviação que o levaram, já com 35 anos de idade, a voluntariar-se para tirar o "brevet" de piloto.

E curioso que nada fazia prever que, no homem objectivo, frio, e cerebral que ele era (aluno distinto em todos os cursos que fez) existisse o gosto pela aventura, sempre mais arreigado e consentâneo com a juventude irrequieta. Assim se explica que, ao seu grande amigo e colaborador primeiro-tenente EMQ Ernesto Costa que lhe observara a possível falta de adaptação à carreira de aviador dum homem com a sua idade e as suas qualidades, tenha respondido desta maneira: *Talvês você tenha razão mas, antevejo um grande futuro para a aviação.*

Sacadura atravessou a vida portuguesa de então, com uma verticalidade e dignidade dignas de nota, como se prova com estes dois exemplos que escolhemos entre muitos, por serem menos conhecidos.

Para combater a intentona monárquica no Norte do país, em 1919, a Aviação Marítima (primeira designação deste Serviço da Armada), já então com as bases do Bom Sucesso, em Lisboa, e de S. Jacinto, em Aveiro (esta restituída pelos franceses que a tinham utilizado durante a I Guerra Mundial) colaborou com as forças republicanas a partir desta última. Sacadura dirigiu e tomou parte nas operações, sendo distinguido com um louvor, do qual se transcreve:

(...) pelo decidido empenho que demonstrou na pronta reparação dos hidroaviões que cooperaram com as forças em operações em Aveiro contra os rebeldes monárquicos

provando os seus grandes recursos profissionais e patenteando a sua maior dedicação e valor no desempenho de missões de que foi encarregado, em reconhecimentos e lançamento de bombas, no propósito difícil de estas produzirem apenas efeito moral durante as mesmas operações, o que efectivamente conseguiu (...).

Já depois de colhidos os louros da 1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul, manteve a mesma verticalidade, afastando-se de tentações políticas, tão aliciantes para a maioria dos mortais, ao afirmar na patriótica alocução que produziu perante o Governo da República, reunido para homenagear os dois heróis da Travessia do Atlântico:

Em meu nome pessoal, desejo dizer que nunca fui, não sou e não serei, político, porque não tenho vocação e porque nunca me encontrei com qualidades para ocupar lugares políticos. Faço esta declaração para evitar mal entendidos e convites para me pronunciar por qualquer cor política. O facto de ter atravessado o Atlântico pelo ar não prova que tenha qualidades administrativas, da mesma forma que, na minha opinião, a circunstância de ser filho de nobre, ou revolucionário civil, nunca representaram condições essenciais para ocupar lugares de destaque nos dois regimes que em Portugal temos tido. Nunca fui senão uma coisa: português — e é isso que pretendo continuar a ser... e serei. O meu maior desejo é que me deixem voltar à obscuridade de onde saí e que, tranquilamente, me seja permitido continuar a exercer a profissão a que me dediquei.

Merecem meditação profunda estas palavras, tão pouco compreendidas e seguidas pelos homens através dos tempos...

Sob a forte personalidade de Sacadura, a Aviação Marítima foi progredindo, evoluindo de tal forma que passou a designar-se por Forças Aéreas da Armada, com um organismo de cúpula denominado Comando Superior das Forças Aéreas da Armada.

Apesar da importância capital que os meios aéreos têm na condução da guerra naval, a nossa Marinha viu-se despojada da sua aviação em 1954 quando, em bem orquestrado debate parlamentar, o Governo Salazarista fez aprovar um decreto-lei que determinou a fusão das Aviações Militar e Naval, para constituirem a Força Aérea.

Nos seus 37 anos de existência, a Aviação Naval dispôs de duas bases no continente — Bom Sucesso e S. Jacinto — e bases temporárias em Macau, Ponta Delgada e Portela de Sacavém.

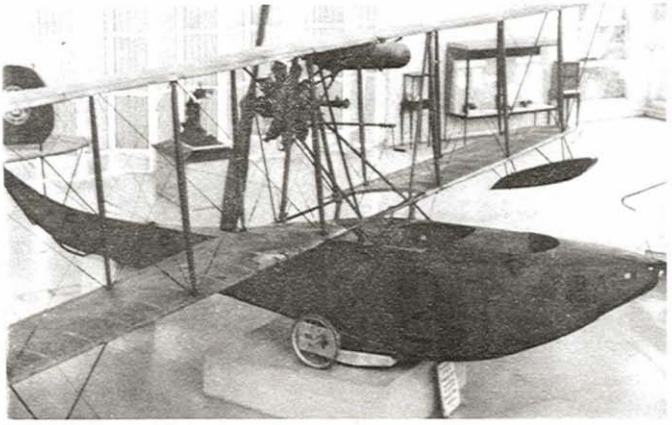
Prestou valiosíssima colaboração a várias missões hidrográficas, sendo de realçar as campanhas aerofotogramétricas nos antigos territórios de Angola e Moçambique.

Sem a sua ajuda, a elaboração das cartas hidrográficas respectivas, ter-se-ia arrastado por muitos mais anos.

Para cumprir a sua missão a aviação da Marinha utilizou um número apreciável de aviões de várias marcas, produzidos pelos seguintes países, por ordem decrescente: Inglaterra, América, França, Itália, Alemanha e Holanda.

Julgamos curioso e de interesse histórico apresentar, dos 34 tipos diferentes de aviões que estiveram ao serviço da Marinha, uma fotografia e as características de cada um, com uma breve resenha das missões em que estiveram envolvidos, por ordem cronológica.

Fizemos os possíveis por não tornar demasiadamente longo este intróito, para não fatigar o leitor. Assim se compreenderá que muitas coisas tenham ficado por dizer.



Hidroavião "FBA" — Tipo B (França)
(Adquiridos três)
Características:

Monomotor de casco, bilugar, biplano, para reconhecimento costeiro e bombardeamento.

Casco de contraplacado, asas e empenagens de madeira cobertas de tela.

Motor Gnome Monosoupape, 9 cilindros em estrela, resfriado por ar, 100 HP, com a originalidade de ser rotativo (girar com o hélice).

Velocidade máxima ao nível do mar — 109 km/h, raio de acção — 300 km, peso equipado — 940 kg, vazio — 640 kg.

Comprimento — 8.78 m, envergadura 13.71 m, altura 3.40 m, superfície das asas — 30.31 m^2.

Subida a 2000 m, em 23 minutos (85 m/minuto!!!).

A designação "FBA", significa Franco-British Aviation. Estes aparelhos foram construídos em França em 1915, como resultado da colaboração Franco-Britânica, no início da I Guerra Mundial.

Foi o primeiro aéreo da Armada, encontrando-se um original exposto no Museu de Marinha que constitui exemplar raro no Mundo.

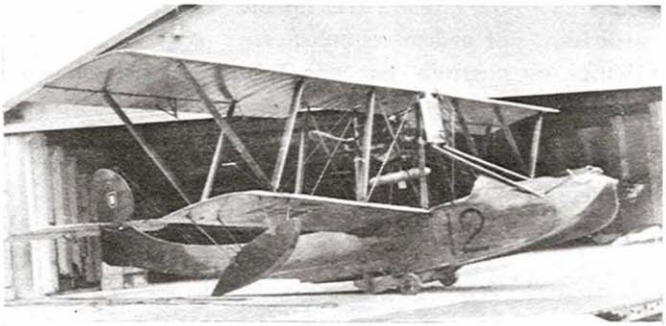
Os aparelhos, adquiridos em França por Sacadura Cabral, com os respectivos sobressalentes, vieram encaixotados para Portugal, seguindo para a Escola Militar de Aviação em Vila Nova da Rainha, onde foram montados e fizeram os seus primeiros voos, até serem transferidos, pelo ar, para o Centro de Aviação Naval de Lisboa (Bom Sucesso), em Dezembro de 1917.

Hidroavião "TELLIER" — Tipo T 3 (França)
(Adquiridos cinco)
Características:

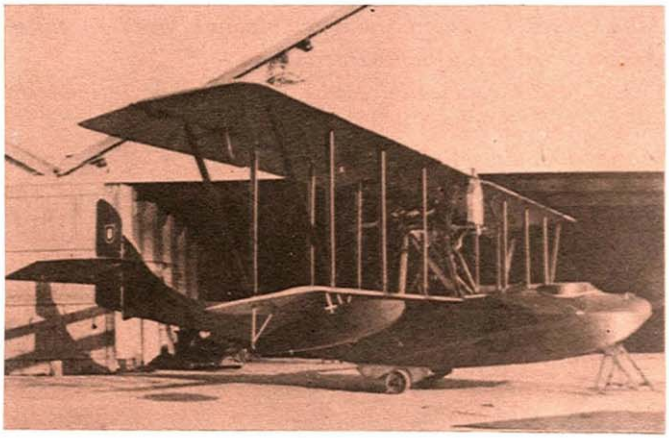
Monomotor de casco, bi ou trilugar, biplano, para reconhecimento marítimo e bombardeamento.

Casco de contraplacado, asas e empenagens cobertas de tela.

Motor Hispano-Suiza, de 8 cilindros em V, resfriado por água, de 200 HP.

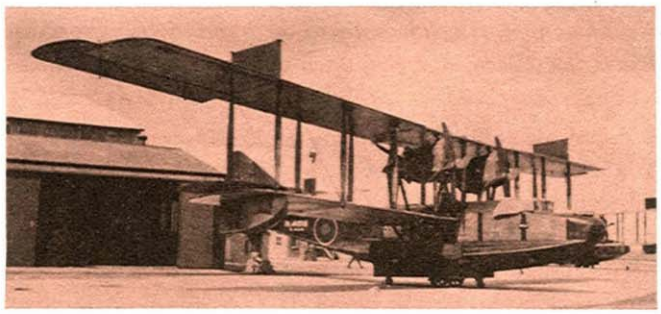


Velocidade máxima ao nível de mar — 145 km/h, velocidade cruzeiro — 130 km/h, raio de acção — 700 km, peso vazio — 1150 kg, peso equipado — 1760 kg. Comprimento — 11.83 m, envergadura — 15.60 m, altura — 3.40 m, superfície das asas — 46.55 m².
Subida a 1000 m, em 6 minutos e meio.
Armamento: uma metralhadora frontal de 7.7 mm e bombas na asa inferior.
Estes aparelhos foram os mais intensivamente usados pela Aviação Naval, de 1918 a 1928.

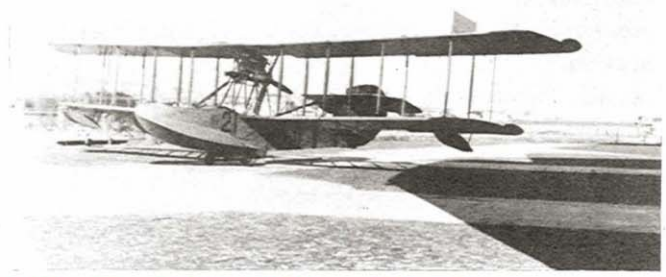


Hidroavião "DONNET DENHAUT" — Tipo DD 8 (França)
(Adquiridos dez)
Características:
Monomotor de casco, trilugar, biplano, de reconhecimento costeiro.
Casco em contraplacado, asas e empenagens em madeira coberta de tela.
Motor Hispano-Suiza ou Lorraine-Dietrich, de 8 cilindros em V, resfriado por água, de 200 ou 160 HP.
Velocidade máxima ao nível de mar — 140 km/h, velocidade cruzeiro — 120km/h, peso vazio — 950 kg, peso equipado — 1558 kg.
Comprimento — 10.79 m, envergadura 16.28 m, altura — 3.75 m, superfície das asas — 60.40 m².
Subida a 3000 m, em 15 minutos.
Armamento: 70 kg de bombas.
Estes hidros equipavam o Centro de Aviação Naval de Aveiro, então ao serviço da Aviação Naval Francesa, tendo sido transferidos para a Aviação Marítima Portuguesa. Estiveram ao serviço desde 1918 a 1923.
Foram igualmente adquiridos, não tendo chegado a entrar ao serviço, dois hidroaviões de casco da marca "Georges Levy G. L. 40 — HP2" (França), muito semelhante ao DD.

Hidroavião "FELIXTOWE F3" (Inglaterra)
(Adquiridos dois)

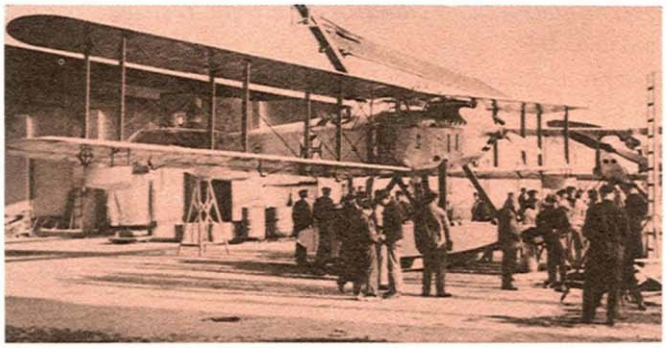


Características:
Bimotor de casco, quadrilugar, biplano, para patrulha submarina.
Casco de contraplacado, asas e empenagens de madeira cobertas de tela.
Motores Rolls Royce "Eagle VIII" de 12 cilindros em V, resfriado por água, de 355 HP cada.
Velocidade máxima a 600 metros — 145 km/h, velocidade cruzeiro — 1500 m — 142 km/h, peso vazio 3610 kg, peso equipado — 5.027 kg.
Comprimento — 14.98 m, envergadura — 39.09 m, altura — 5.68 m, superfície das asas — 51.30 m².
Subida a 1500 m, em 12 minutos e quinze segundos. Tecto 3000 m.
Trazidos de Inglaterra, pelo ar, em 1920, pelas seguintes guarnições: capitão-tenente aviador Sacadura Cabral, 2.º-tenente aviador Azevedo e Silva, 1.º-mar. mecânico Domingos Marreiros e mecânico francês contratado para dirigir as oficinas do Bom Sucesso Roger Soubiran, primeiros-tenentes aviadores Ferreira Rosado e Santos Moreira, 1.º-tenente EMQ Ernesto Costa e 2.º-mar. telegrafista David dos Santos.
Um destes aviões foi utilizado na viagem à Madeira, em 1921, realizada por Sacadura Cabral e Ortins de Bettencourt, pilotos, Gago Coutinho, navegador, e Roger Soubiran, mecânico, e serviu de comprovação dos métodos de navegação aérea concebidos por Gago Coutinho e Sacadura Cabral para a travessia do Atlântico.
De realçar, o facto de terem sido os primeiros aviões de marinha equipados com TSF.



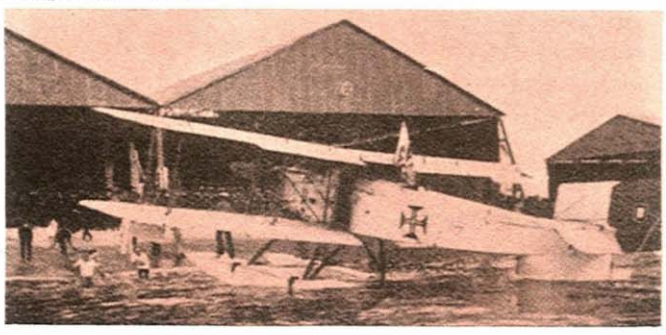
Hidroavião "CURTISS HS — 21" (U.S.A.)
(Adquiridos quatro)
Características:
Monomotor de casco, trilugar, biplano, para reconhecimento costeiro.
Casco em contraplacado, asas e empenagens em madeira cobertas de tela.

Motor Liberty, de 12 cilindros em V, resfriados por água, de 400 HP.
Autonomia — 5 h, peso equipado — 3000 kg.
Comprimento — 11.50 m, envergadura — 22.0 m, altura — 4.5 m, superfície das asas — 72 m².
Subida a 60 m por minuto.
Armamento: duas metralhadoras Lewis de 7.7 mm (frontal e dorsal), e algumas bombas.
Estes aparelhos destinavam-se ao projectado Centro de Aviação Naval dos Açores (Ponta Delgada), na I Guerra Mundial. Não chegaram porém a voar naquele arquipélago por, entretanto, ter acabado a guerra e ter sido abandonado aquele Centro. Vieram para Lisboa encaixotados e, só em 1921 começaram a voar, conservando-se ao serviço até 1930.

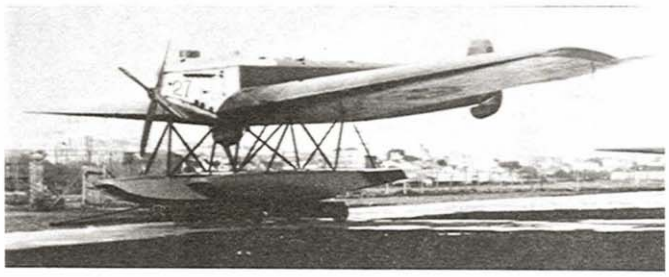


Hidroavião "FAIREY III — D MKII" (Inglaterra)
(Adquirido um)
Características:
Monomotor de flutuadores, bilugar, biplano, construído especialmente para a travessia do Atlântico Sul. Estrutura de madeira com revestimento de tela e "capot" do motor em alumínio.
Motor Rolls Royce "Eagle VIII" de 12 cilindros em V, resfriado por água, de 350 HP.
Velocidade de cruzeiro — 170 km/h, autonomia — 18 h, peso vazio — 1861 kg, peso equipado — 3242 kg.
Comprimento — 11.24 m, envergadura — 19.17 m, altura — 4 m, superfície das asas — 63.70 m².
Subida a 3000 m, em 12 minutos e meio.
Foi o primeiro aparelho utilizado por Gago Coutinho e Sacadura Cabral na Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, com o nome de "Lusitânia".
Fez o trajecto até aos Penedos de S. Pedro e S. Paulo onde se perdeu, por acidente na amaragem.

Hidroavião "FAIREY III — D" (Inglaterra)
(Adquiridos cinco)



Características:
Semelhantes às do anterior, com as seguintes diferenças: Autonomia — 5 h e 30 minutos, peso vazio — 1800 kg, peso equipado — 2500 kg, comprimento — 10.97 m, envergadura — 14.05 m, altura — 3.70 m, superfície das asas — 57.60 m².
Estes aparelhos tomaram os números 16 a 20. O número 16 era diferente dos restantes por ser sexquiplano (asa superior com maior envergadura que a inferior). Foi exactamente este que foi enviado, a bordo do vapor "Bagé", a fim de substituir o "Lusitânia" e continuar a travessia interrompida. Perdeu-se também numa amaragem forçada, por avaria de motor, entre os Penedos e a Ilha de Fernando de Noronha. No primeiro acidente, os aviadores foram recolhidos pela guarnição do cruzador "República" que os esperava pairando junto aos Penedos; no segundo, depois de terem sido dados como perdidos, os aviadores foram salvos pelo navio de carga inglês "Paris City", alertado por um pedido de socorro emitido pelo "República". Para substituir o n.º 16, que havia sido baptizado com o nome de "Portugal", foi enviado a bordo do cruzador "Carvalho Araújo" o n.º 17, o qual havia de concluir a travessia e seria baptizado, já no Rio de Janeiro, com o nome de "Santa Cruz" (foto da capa).
Este aparelho foi depois utilizado no Centro de Aviação Naval de Macau, voltando a Lisboa onde repousa, intacto, no Museu de Marinha.
Sobre estes aviões "Fairey", tipo standard, resta dizer que possuiam uma metralhadora frontal Vickers de 7 mm e uma Lewis do mesmo calibre, móvel e colocada no lugar posterior, e podiam operar com um torpedo.



Hidroavião "FOKKER T 3W" (Holanda)
(Adquiridos cinco)
Características:
Monomotor de flutuadores ou rodas, trilugar, monoplano, para torpedeamento.
Estrutura de madeira com revestimento em contraplacado.
Motor Rolls Royce "Eagle IX" de 12 cilindros em V, de 360 HP (um deles era equipado com motor Napier Lion, de 12 cilindros em W, de 450 HP).
Autonomia — 12 h, peso equipado — 3500 kg.
Comprimento — 13.48 m, envergadura — 42.40 m, altura — 3.28 m, superfície das asas — 79.9 m².
Armamento: um torpedo.
De realçar que o primeiro veio pelo ar de Amsterdam para Lisboa, fazendo uma escala forçada em Bordéus. Era equipado com rodas e tripulado pelo capitão-de-fragata Sacadura Cabral e 1.º-tenente EMQ Ernesto Costa. Aterrou, em Agosto de 1924, no antigo aeródromo da

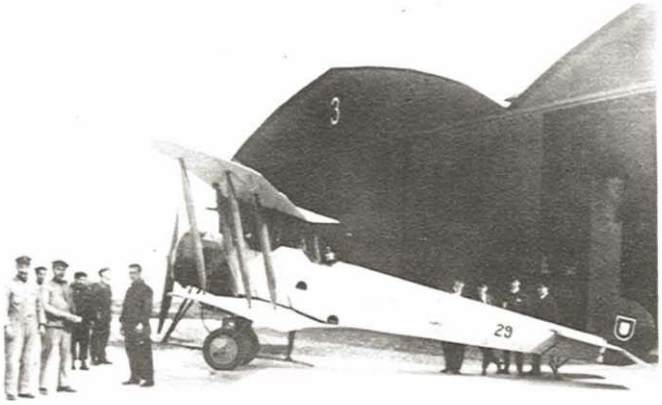
Amadora. Não contente com a proeza desta travessia, Sacadura levou-o a aterrar no exíguo espaço existente entre a antiga Estação de Submarinos (actual Doca de Belém) e o Centro de Aviação Naval do Bom Sucesso (actual Doca do Bom Sucesso), o que não é tarefa que qualquer aviador normal possa realizar.

A necessidade de substituir as rodas por flutuadores assim o exigiu, pois o transporte por terra da Amadora para Belém era extremamente difícil.

Os restantes 3 aviões, com flutuadores, partiram de Amsterdam para Brest em 15 de Novembro de 1924, em patrulha, com as seguintes guarnições: capitão-de-fragata Sacadura Cabral, cabo mecânico de avião Pinto Correia; 1.º-tenente Pedro Rosado, 1.º-tenente EMQ Marques; 1.º-tenente Santos Mota, 1.º-tenente EMQ Pereira Bastos.

O aparelho de Sacadura Cabral desapareceu na Mancha, sepultando no mar esse grande português e o seu humilde companheiro de infortúnio.

Outro destes "Fokker", com o nome de "Sagres", saiu também do anonimato ao tentar, sem sucesso, uma viagem Lisboa-Madeira-Açores, tripulado pelos segundos-tenentes pilotos aviadores Neves Ferreira e Moreira de Campos.

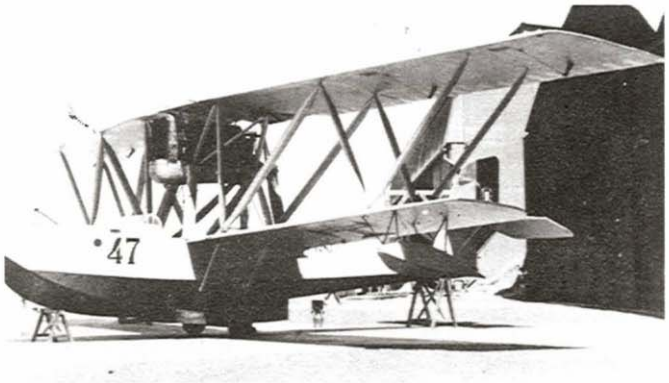


Avião "AVRO 504 — K" (Inglaterra)
(Adquiridos três)
Características:
Monomotor de rodas, bilugar, biplano, para treino básico e de acrobacia.
Estrutura em madeira com revestimento de tela e contraplacado, "capot" do motor em alumínio.
Motor rotativo Le Rhone R9J, de 9 cilindros, resfriado por ar, de 110 HP.
Velocidade máxima — 140 km/h, peso vazio — 498 kg, peso equipado — 815 kg.
Comprimento — 8.91 m, envergadura — 10.97 m, altura — 3 15 m, superfície das asas 31.77 m², tecto — 4800.
Foram adquiridos 30 destes aparelhos para a Aeronáutica Militar, recondicionados pela Aircraft Disposal Co. Eram provenientes do material sobrante da I Guerra Mundial. Os 3 que foram cedidos à Marinha ficaram baseados no aeródromo de Alverca, e serviram de 1925 a 1927.

Certamente devido ao entusiasmo do então 1.º-tenente piloto aviador José Cabral pela acrobacia, foram utilizados especialmente nesta modalidade pelos pilotos da Marinha.

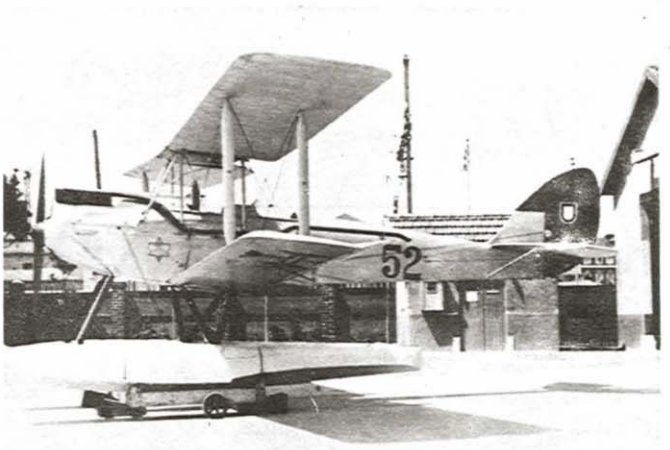
Hidroavião "HANRIOT H 41" (França)
(Adquiridos seis)
Características:
Monomotor de flutuadores, bilugar, biplano, para treino elementar.
Estruturas de madeira com revestimento em contraplacado e tela, "capot" em alumínio.
Motor Salmson, de 9 cilindros em estrela, resfriado por ar, com 120 HP.
Comprimento — 8.46 m, envergadura — 10.26 m, altura — 3.28 m, superfície das asas — 34.90 m².
Autonomia — 2 horas.
Foram os primeiros hidros comprados para escola inicial e formaram, de 1927 a 1933, os três primeiros cursos de aviadores navais, realizados no Centro de Aviação Naval do Bom Sucesso — sede da Escola de Aviação Naval Almirante Gago Coutinho que, no ano seguinte, 1934, passaria a funcionar no Centro de Aviação Naval de S. Jacinto (Aveiro).

Hidroavião "CAMS 37 — A" (França)
(Adquiridos oito)
Características:
Monomotor de casco, trilugar, biplano, para observação, tiro e reconhecimento costeiro.
Estrutura e revestimento em contraplacado, asas cobertas de tela.
Motor Hispano-Suiza, de 12 cilindros em W, resfriado por água, de 450 HP e hélice propulsivo.
Velocidade máxima — 175 km/h, peso vazio — 2172 kg, peso equipado — 3084 kg.
Autonomia — 6 h e 30 minutos.
Comprimento — 10.70 m, envergadura — 4.50 m, altura — 4.50 m, superfície das asas — 69.80 m².
Subida a 2000 m, em 19 minutos.
Armamento: 4 metralhadoras Lewis 7.7 mm jumeladas (1 conjunto à proa e outro conjunto a meio de fuselagem) e quatro bombas de 75 kg sob o plano inferior.
Destes aparelhos, um era anfíbio.
Estiveram ao serviço de 1927 a 1935.



Hidroavião "NACCHI M 18" (Itália)
(Adquiridos seis)
Características:
Monomotor de casco, trilugar, biplano, para treino avançado e reconhecimento costeiro armado.
Motor Isotta-Fraschini Asso 200, de 6 cilindros verticais, resfriado por água, de 200 HP e hélice propulsivo;
Velocidade máxima — 170 km/h, peso vazio — 1270 kg, peso equipado — 1720 kg.
Comprimento — 9.75 m, envergadura — 15.80 m, altura — 3.25 m, superfície das asas 45.00 m². Tecto — 3500 m.
Subida a 4000 m, em 45 minutos.
Armamento: uma metralhadora frontal de 7.7 mm numa torreta.
Pela primeira e única vez, material de voo foi comprado à Itália, possível resultado da influência de um certo número de aviadores navais que, naquela época, ali se especializaram ou foram fazer cursos de extra especialização.
Serviram de 1928 a 1934.
É de assinalar que foram entregues em Itália e realizaram a proeza de voar em esquadrilha de Vareze (na Itália) até Lisboa, de 27 de Agosto a 3 de Setembro de 1928, divididos em dois grupos de 3, com as seguintes tripulações: n.º 46, comandante Paulo Viana e 1.º-art. João Coelho dos Santos; n.º 47, comandante Pedro Rosado e 1.º-mar. Álvaro de Barros Pereira; n.º 48, 2.º-tenente António Gomes Namorado Jr. e 1.º-mar. João Vicente; n.º 49, 2.º-tenente Cardoso de Oliveira e 1.º-mar. Joaquim M. Girão; n.º 50, 2.º-tenente Armando Roboredo e Silva e 1.º-cabo Manuel Caetano Machado; n.º 51, 2.º-tenente Aires Trigo de Sousa e 1.º-art. Manuel Inácio Barreiros.

Hidroavião "GIPSY — MOTH — DE HAVILLAND DH 60-G" (Inglaterra)
(Adquiridos quatro)
Características:
Monomotor, de flutuadores, bilugar, biplano, para treino elementar e de acrobacia.
Estrutura em madeira com revestimento a tela.
Motor de Havilland Gipy II, de 4 cilindros verticais, resfriado por ar, de 120 HP.
Velocidade máxima ao nível do mar 168 km/h, raio de acção — 510 km, peso vazio — 408 kg, peso-equipado 636 kg.
Comprimento — 7.44 m, envergadura — 9.14 m, altura



— 2.82 m, superfície das asas — 32.90 m². Tecto — 5400 m.
Subida a 1500 m, em 9 minutos.
Versão marítima do primeiro avião de turismo que iniciou o movimento da aviação ligeira.

Hidroavião "JUNKERS K 43 W" (Alemanha)
(Adquiridos cinco)
Características:
Monomotor de flutuadores, trigular, monoplano, para reconhecimento armado e bombardeamento.
Estrutura metálica, com revestimento de alumínio corregado.
Motor Armstrong Siddeley "Panther" de 14 cilindros, em dupla estrela, resfriado por ar, de 510 HP.
Autonomia — 4 h e 30 minutos, peso equipado — 4225 kg.
Comprimento — 11.14 m, envergadura — 17.76 m, altura — 3.85 m.
Armamento: 2 metralhadoras de 7.9 mm e 2 bombas de 50 kg e 6 de 15 kg.
Foram os primeiros aparelhos totalmente metálicos adquiridos pela Aviação Marítima, e estiveram ao serviço de 1933 a 1941.
Três destes aviões, tripulados por: 1.º-tenente Namorado Jr., 2.º-tenente Manuel Carlos Sanches; 1.º-tenente Ferreira da Silva, 2.º-tenente Bernardino Nogueira; 1.º-tenente Trigo de Sousa, 2.º-tenente Correia Matoso, e levando cada um um marinheiro telegrafista, tomaram parte nas manobras navais de 1934, as quais se desenrolaram entre Lisboa-Madeira-Açores-Lisboa, facto que é digno de registo.

J. Trindade dos Santos
Cap.-m.-g.
(Continua)

Desporto

TORNEIO DE TIRO DA ARMADA

Realizou-se, entre 28 de Março e 14 de Abril findo, o Torneio de Tiro da Armada, nas modalidades de pistola (1.ª e 2.ª categorias) e espingarda, tendo-se registado os seguintes resultados:

Pistola — 1.ª categoria:

1.º — 1.º-sarg. FZ Madail (CEFA) ..... 558 pontos
2.º — Cabo A Oliveira (CEFA) ..... 543 pontos
3.º — 2.º-ten. FZE C. Mendonça (FFC) ..... 541 pontos

— 2.ª categoria:

1.º — Asp. F. Oliveira (Esc. Naval) ..... 527 pontos
2.º — 2.º-ten. FZE C. Mendonça (FFC) ..... 516 pontos
3.º — Cap.-ten. S. da Cruz (CEFA) ..... 477 pontos

Concorrentes do Torneio de Tiro da Armada, após a distribuição dos prémios.

Classificação por equipas:

1.º — Escola Naval .... 1359 pontos
2.º — F. Fuz. Continente 1312 pontos
3.º — CEFA ..... 1250 pontos

Espingarda:

1.º — Cabo FZ Esteves (BF3-A) ..... 486 pontos
2.º — 1.º-sarg. FZ Sousa (BF3-A) ..... 471 pontos
3.º — 1.º-sarg. FZ Damásio (BF3-A) ..... 471 pontos

Classificação colectiva:

1.º — Bat. Fuz. n.º 3 (A) 1428 pontos
2.º — Bat. Fuz. n.º 3 (B) 1333 pontos
3.º — G1EA ..... 1274 pontos

PROVA DO DIA DA LIBERDADE

Dentro do quadro de comemorações oficiais previstas para o corrente ano, propôs-se a Direcção do Serviço de Educação Física fomentar a realização de convívios desportivos para celebrar os dias da Liberdade (Abril), de Portugal e das Comunidades (Junho) e da Marinha (Julho).
Assim, no passado dia 18 de Abril, realizou-se pela primeira vez um pentatlo comemorativo do Dia da Liberdade que foi dotado com o troféu "25 de Abril". Este pentatlo teve a participação de equipas de 23 unidades e constou de provas de atletismo (100 e 1500 metros, salto em comprimento e lançamento de retenida) e natação (50 m livres).

Classificação:

1.º — CEFA ..... 48,5 pontos
2.º — G1EA ..... 76,0 pontos
3.º — NRP "Cte. H. Capelo" ..... 134,0 pontos
4.º — NRP "Alm. M. Corrêa ..... 194,5 pontos
5.º — Esc. Fuzileiros .. 195,5 pontos

Um concorrente na prova de lançamento de retenida.

COMPETIÇÕES DIVERSAS

No passado mês de Abril (dia 14) efectuou-se, com a participação de 116 atletas em representação de 20 unidades, a prova denominada "Dia das Corridas".

No dia 12, efectuou-se o Torneio da Primavera em judo (TSUKINAMI SHIAI), com a presença de 18 judocas.

Em natação, no dia 17, com a frequência de 13 alunos, iniciou-se mais um Curso de Nadadores-Salvadores, organizado pelo CEFA.

A ARMADA EM PROVAS FEDERADAS

A Armada fez-se representar na estafeta Cascais-Lisboa com duas equipas. A equipa A, constituída pelos marinheiros Sá, Sequeira, Pedras, Freitas e Oliveira, obteve um meritório 6.º lugar, antecedida apenas pelas equipas A e B do Sporting e Benfica e a A do CDUL, formadas integralmente por atletas internacionais.

A equipa B classificou-se em 13.º lugar. Completaram a prova 23 equipas.

Com o começo da época de pista (atletismo), os atletas representativos da Armada têm tomado parte nalgumas competições com resultados bastante promissores. Entre outros, há a realçar as marcas obtidas pelo mar. FZM Pedras nos 10 000 m, pelo mar. L Oliveira nos 400, 800 e 1000 e pelo cadete Caldeira (este, júnior) no lançamento do disco.

Integrada nas festividaes oficiais do Dia da Liberdade, realizou-se, no passado dia 25 de Abril, uma estafeta no percurso Pontinha-Restauradores, em que a Armada esteve representada por duas equipas. A equipa A, formada pelos marinheiros Oliveira, Sá e Sequeira classificou-se num brilhante 4.º lugar, logo a seguir às equipas do Benfica (A e B) e do Sporting; a equipa B obteve um 7.º lugar. Participaram na prova 134 equipas.

ACTIVIDADES PREVISTAS PARA JUNHO

De 5 a 9 realizar-se-á, organizado pela DSEF, um convívio desportivo comemorativo do Dia de Portugal e das Comunidades, em que estará em disputa o troféu "Luís de Camões".

No dia 8, será disputada a 1.ª Meia-Maratona das Forças Armadas, cabendo à Marinha a sua organização.

De 12 a 16, terá lugar a disputa das provas da competição Corrida e Orientação, cuja organização, pertence à Escola de Fuzileiros.

De 19 a 23, efectuar-se-ão as provas da competição denominada Marinharia Desportiva.

(Colaboração da D.S.E.F.)

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

A potencialidade dos selos postais como veículo de grande penetração na sensibilidade humana mais uma vez foi posta à prova, desta vez para chamar a atenção para um dos problemas mais graves que, nos últimos anos, vem preocupando os portugueses.

De facto, os acidentes de trânsito nas estradas do país, pelo número e consequências funestas que motivam, vêm ocasionando preocupação de tal sorte impressionante que, a nível mundial, ocupamos presentemente a triste condição de recordista em desastres de viação e as nossas estradas são apodadas de infindáveis cemitérios.

Chocante ainda, é o facto de, apesar de sobejamente conhecido o cortejo de tragédia e dor daí resultantes, parecer que os resultados que se têm obtido com a permanente chamada de alerta levada a efeito pela Previdência Rodoviária, sobretudo depois de 1976, ano em que se iniciou a campanha "Circular é Viver" com uma actividade verdadeiramente notável, estão, infelizmente, longe de serem satisfatórios. Logicamente que, todas as iniciativas levadas a efeito no sentido de eliminar ou, pelo menos, reduzir essa situação, são de aplaudir e daí, a oportunidade desta emissão dos CTT.

Falando concretamente sobre os selos que ilustram este apontamento, diremos que foram postos em circulação em 19 de Abril, desenhados por A. Seno da Silva que, inspirando-se em "slogans" divulgados

pela Segurança Rodoviária, procurou objectivá-los de forma um tanto estilizada o que, em nosso entender, não valorizou o seu trabalho.
Realmente, não fora o caso de os selos apresentarem a frase que os inspirou, consideraríamos que a sua objectividade era muito pouco evidente.

Além disso, a cor sombria comum a todos os selos que completam a série não nos parece ser a mais recomendável, tanto mais que, alguns deles, apresentam espaços brancos exagerados, o que torna mais evidente a pouca objectividade dos motivos.

De qualquer modo, trata-se de um conjunto de selos que, apesar dos senões que apontamos, têm muita razão de ser, dada a intenção que os motivou, e que todos sem excepção, sejam ou não coleccionadores, desejam que seja mais uma achega para os esforços desenvolvidos pela

Campanha de Segurança Rodoviária que deseja tornar menos trágicas as estradas de Portugal.

EUROPA 78

Como habitualmente, nos primeiros dias de Maio de cada ano, aparecem em circulação nos países que fazem parte da Confederação Europeia de Correios e Telecomunicações, os já tradicionais selos "Europa".
Entre nós, tal aconteceu no dia 2 e em obediência ao estabelecido, os selos têm como motivos monumentos; no nosso caso, como se pode ver pelas reproduções que fazemos, a chamada torre Centum Cellas, preciosa jóia da arquitectura romana existente próximo de Belmonte, na Beira Baixa, e uma panorâmica do interior do Mosteiro dos Jerónimos, em Lisboa, um dos expoentes máximos da arquitectura Manuelina.
Plasticamente, lê-se na pagela anunciadora da emissão, houve a intenção de procurar o contraste entre a rudeza exterior de um monumento de granito batido pelos ventos da serra e a riqueza do interior de outro monumento lavrado em pedra da cor do marfim, com primores de trabalho, como se de ourivesaria

se tratasse. Temos para nós que a intenção foi plenamente conseguida, já que os selos mostram um monumento invulgar da época romana a relembrar um património recebido, e um outro, o mais importante da arquitectura Manuelina, com pormenores de temas navais relacionados com a expansão e navegações gloriosas, onde os elementos de inspiração oriental e africana atestam bem todo um grande e histórico passado português.
Refira-se que a emissão, além dos costumados F.D.C. e carimbos comemorativos do 1.º dia de circulação, se faz acompanhar de um interessante bloco filatélico.

UMA DATA HISTÓRICA

De entre as manifestações que assinalaram a passagem do 25 de Abril, registamos que, filatelicamente, elas se resumiram à aposição dos carimbos que reproduzimos o que, francamente, nos pareceu muito pouco.

Efectivamente, cremos, dentro das mais variadas manifestações levadas a cabo para assinalar a data, as manifestações filatélicas de maior projecção, designadamente exposições e mostras, tinham perfeito cabimento pois, para além do interesse que muito naturalmente despertariam, serviriam simultaneamente para divulgar e fomentar o gosto por esta tão interessante como curiosa forma de ocupação dos chamados tempos livres.

Por isso é nossa convicção que, em futuras celebrações dessa data, se impõe a inclusão de realizações filatélicas, pelo que aqui deixamos a nossa sugestão.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Reportagem

(Colaboração do 1.º-ten. SG Pedrosa de Carvalho).

A "ESCOLA" DE 1945 CONFRATERNIZOU

No limiar de Abril, ainda a Costa da Caparica apresenta as suas ruas meio adormecidas, dentro de uma tranquilidade e pacatez propícias à criação de alento indispensável para acudir às solicitações da época de veraneio que se aproxima.

Logo, não lhe podia passar despercebido aquele conjunto de duas centenas e um quarto de pessoa, na sua quase totalidade já de "meio uso" que, na amena manhã de 8 de Abril passado, por combinação antecipada, se reuniram no Largo Comandante Sá Linhares.

Grupo de pessoas bem dispostas, que falavam com entusiasmo de comissões de serviço, de viagens, de "conquistas" em portos estrangeiros, da vergasta militarizada do velho tenente Fontes, da Marinha no seu todo.

Achámos portanto natural sermos, na ocasião, abordados por um velho pescador da Costa, antigo marinheiro de manobra da velha "Sagres" dos anos trinta, como nos afirmou, que para satisfação da sua curiosidade pedia que lhe dissessem qual a finalidade daquele alegre ajuntamento que

cheirava a maresia, por tanto falar da Marinha e do mar.

Informamo-lo então de que estavam ali 124 antigos marinheiros, uns que ainda o eram, outros que o foram, totalizando cerca de um quarto dos rapazes recrutados para a Armada no ano de 1945, mais alguns familiares nossos; que pretendíamos comemorar o 33.º aniversário do nosso alistamento, naquele lugar igualmente marinheiro, pelo nome e pela vizinhança do mar, e daquela forma que via, com abraços de "filho da escola" para "filho da escola", ali reunidos vindos do Minho, do Algarve, do Alentejo e das Beiras, alguns pela primeira vez, depois de três dezenas de anos de afastamento.

O velho pescador agradeceu o esclarecimento e retirou-se murmurando:

—Bem haja o mar, os navios e a Marinha. Dou um doce a quem for capaz de descobrir e aniquilar o micróbio que rabeia no sangue de quem alguma vez se misturou com a água salgada por dever pátrio, originando esta convivência desinteressada e despretensiosa. Só a Marinha ... Só a Marinha ...

Depois de alguns segundos de recolhimento, lembrando os "filhos da escola" já falecidos, rematámos o encontro com o costumado almoço de confraternização, excelentemente servido num restaurante local.

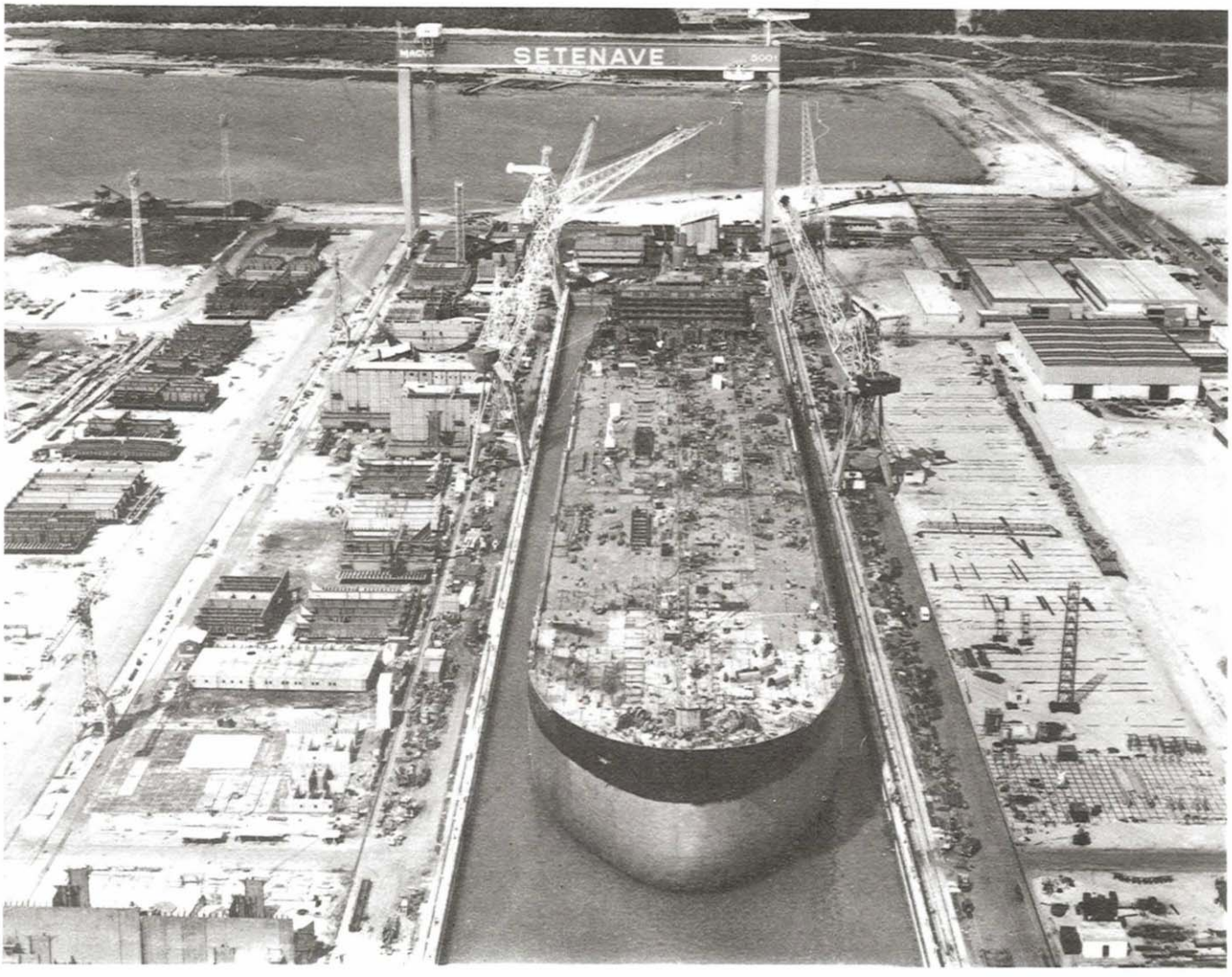
Houve alegria, anedotas, sessão de ilusionismo e muitas saudades expressas pelo afastado tempo do tradicional "galão" dos dois decilitros.

—*Para o próximo ano, "filho da escola", não faltes, lá te espero encontrar* — eram as palavras de despedida, já a tarde ia no fim.

Trinta e tal anos passados e tanta amizade sincera, franca!

Só a Marinha ... Só a Marinha ...

UM PETROLEIRO DE 313 000 TONELADAS CONSTRUIDO NA SETENAVE



O "Nogueira" flutuando na doca de construção.

A convite da Administração da Setenave, a "Revista da Armada", com outros órgãos da Informação, esteve nos estaleiros navais daquela empresa, em Setúbal, em 6 de Abril passado.

O objectivo principal desta visita foi observar o petroleiro "Nogueira", ali construído para a Soponata.

O navio, de 313 000 toneladas, tem 346,2 m de comprimento, 57,3 de boca e 53,6 de altura (até à linha da chaminé). Na sua construção foram empregadas 36 500 ton. de aço.

Este gigante dos mares é o maior navio até hoje construído em Portugal e dele anotamos alguns dados curiosos: peso do leme, 136 ton.; diâmetro do hélice, 9,5 m e peso de 62,5 ton.; peso de cada amarra, 133 ton.; peso de cada âncora, 23 ton.; capacidade dos 24 tanques, 461 524 m^3.

Como inovações técnicas frisa-se que o navio é equipado com radar anti-colisão e sistema de navegação por satélite.

No decorrer de um "briefing", o presidente do Conselho de Administração, dr. Costa Leal, historiou o que tem sido a actividade daquela empresa nos seus quatro anos de existência. Recordou a crise que desde 1973 afecta a construção naval no mundo ocidental, com uma redução drástica nas actividades dos estaleiros. Todavia, disse, com optimismo, ser de prever que a partir de 1981 o actual aspecto sombrio possa estar ultrapassado. Mas, salientou que a carteira de encomendas da Setenave é preocupante, porquanto só há obras programadas até fins de 1979.

Referiu, ainda, a concorrência japonesa no mercado da construção naval apresentando preços 30 a 40% mais baixos que os correntes. Nalguns países, a crise tem sido atenuada devido a intervenções dos respectivos governos, os quais atribuem elevados subsídios a novas construções. Na Noruega, por exemplo, as construções navais são subsidiadas na ordem dos 40% do seu custo, com financiamento de 100% a um juro anual de 3,5% no prazo de 15 anos, e na Suécia a crise motivou, no ano passado, a nacionalização de todos os grandes estaleiros, tendo vindo o governo a subsidiá-los para evitar possíveis encerramentos. Recorda-se que a Setenave emprega actualmente 6300 trabalhadores.

Seguidamente, o representante da Comissão de Trabalhadores, António Domingues, saudou os representantes dos órgãos da comunicação social e referiu o empenhamento daqueles que trabalham no engrandecimento da empresa. A propósito, citou que a entrega do "Nogueira" aos armadores será feita dentro do prazo estabelecido e que, a fim de tornar maiores as possibilidades da Setenave nos preços competitivos do mercado internacional, os trabalhadores adoptaram, em 1977, uma laboração contínua de seis dias, num sistema de três turnos rotativos.

No final, foi projectado um filme sobre a construção do petroleiro "Neiva", gémeo do "Nogueira", cuja secção de vante, construída na Setenave, foi rebocada para a Suécia, onde foi acoplada à secção de ré, com o maior êxito.

ENTREGA DO SALVA-VIDAS "SOTA-PATRÃO ANTÓNIO CRISTA"

No passado dia 10 de Abril, em cerimónia realizada no Arsenal do Alfeite, foi entregue ao Instituto de Socorros a Náufragos o salva-vidas "Sota-patrão António Crista". Ao acto assistiram, entre outras individualidades, o contra-almirante Rocha Calhordas, director do I.S.N., e o capitão-de-mar-e-guerra ECN Falcão de Campos, em representação do administrador daquele estabelecimento fabril da Armada.

A nova unidade, da classe "Waveney", igual a outra em construção, cujos planos originais pertencem à Guarda Costeira dos EUA, com modificações da Real Instituição Nacional de Salva-vidas (R.N.L.I.), de Inglaterra, tem o casco em aço e o seu aparelho motor é constituído por dois motores Diesel, capazes de desenvolver, individualmente, uma potência de 250 BHP a 2450 RPM, atingindo uma velocidade máxima de 13/14 nós e uma velocidade de cruzeiro com mar grosso de 11 nós, permitindo uma autonomia, a velocidade de cruzeiro, de 180 milhas.

Tem 13,41 m de comprimento fora a fora, 3,68 de boca e 1,93 de pontal; o seu calado é de 0,91 m. Tem uma tonelagem de cerca de 17 toneladas. Este tipo de salva-vidas tem condições náuticas e de manobra que podem ser consideradas excepcionais. Dispõe de radar, radiogoniómetro, sonda eléctrica, equipamento de comunicações radiotelefónicas em HF e VHF e sistema de intercomunicações. Está dotado de um sistema para lançamento de óleo, através de injectores colocados em ambos os bordos e accionados por bomba manual, para acalmar a ondulação. Dispõe de possibilidades de combater incêndios.

N. R. — O sota-patrão António Rodrigues Crista nasceu em Matosinhos no ano de 1900. A data da sua admissão ao serviço do Instituto de Socorros a Náufragos deve situar-se à volta de 1920, como tripulante adventício do

salva-vidas a remos "Leixões". Foi, sucessivamente, tripulante do salva-vidas a remos "Porto" e patrão do salva-vidas a motor "Carvalho Araújo". Por motivos de saúde de sua mulher e a conselho dos médicos, teve que mudar a sua residência mais para o interior, sendo forçado a demitir-se do serviço do I.S.N. Após o falecimento da esposa voltou à beira-mar, tendo sido readmitido ao serviço como sota-patrão do salva-vidas "Carvalho Araújo", em 1952, onde se manteve até à sua aposentação, em 1 de Janeiro de 1975.

Durante a sua longa actividade ao serviço do I.S.N., foram inúmeras as provas dadas da sua coragem, abnegação e destemor, bem como do seu elevadíssimo humanitarismo. Exímio manobreiro, profundo conhecedor da sua área de operações, participou em numerosos salvamentos, arriscando conscientemente a vida em prol do seu semelhante.

Ainda hoje, a despeito dos 78 anos rijos que conta, o sota-patrão António Crista permanece durante o dia no seu local favorito, a rampa da estação do I.S.N. em Leixões, não hesitando em embarcar no salva-vidas, contribuindo com a sua valiosa experiência para o salvamento de vidas em perigo no mar. De trato afável, cordial e de aspecto bonacheirão, transfigura-se quando no mar, endurecendo o cenho e a voz, como que a demonstrar ao oceano que não o receia.

O sota-patrão António Crista é detentor das seguintes condecorações: três medalhas de prata e três de cobre de Coragem, Abnegação e Humanidade do I.S.N., medalha de ouro da Corporação dos Pilotos da Barra do Douro e do Porto Artificial de Leixões, medalha de prata do Governo da Dinamarca e medalha do Governo da Bélgica.

ACTIVIDADES DO CLUBE MILITAR NAVAL

Para encerramento do seminário sobre questões económicas levado a efeito pelo Clube Militar Naval, efectuou-se na sua sede social, em Lisboa, no dia 14 de Abril findo, o último colóquio em que foi tratado o tema "A situação económica e financeira do país. Perspectivas futuras", a que assistiu elevado número de associados, familiares e convidados.

Actuais e ex-submarinistas junto do edifício do Comando da Esquadrilha de Submarinos, no Alfeite.

HÁ 65 ANOS FOI ENTREGUE O 1.º SUBMARINO A PORTUGAL

Para comemorar a data da entrega — 15 de Abril de 1913 — em La Spézia, na Itália, do primeiro submarino — o "Espadarte" — à Marinha de Guerra portuguesa, o Comando da Esquadrilha de Submarinos levou a efeito, no dia 15 de Abril passado, uma jornada de confraternização que reuniu cerca de 230 submarinistas. O convívio constou de uma exposição fotográfica, provas desportivas, visitas aos actuais submarinos e culminou com um almoço de confraternização nas instalações da INATEL, na Costa da Caparica, que decorreu com a costumada boa disposição maruja. No final, o submarinista mais "usado" foi obsequiado com uma placa comemorativa.

SESSÃO NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

No passado dia 18 de Abril, realizou-se no Museu de Marinha, em Belém, mais uma sessão plenária do Centro de Estudos de Marinha, que foi presidida pelo vice-almirante Garcez de Lencastre, adjunto do chefe do Estado Maior da Armada, em representação do almirante CEMA. Além de outras individualidades, esteve presente o padre J. Correia Afonso, director do Instituto Heras, a quem se deve a iniciativa da próxima realização, em Goa, de um seminário sobre história Indo-Portuguesa.

Ao abrir a sessão, o presidente daquele órgão cultural da Armada, vice-almirante Sarmento Rodrigues, fez a evocação da chegada do avião "Lusi-

O dr. Alexandre Lobato faz a sua comunicação.

tânia", tripulado por Sacadura Cabral e Gago Coutinho, ao Penedo de S. Pedro, efeméride cujo aniversário então passava, pondo em relevo o alto significado e repercussão da primeira travessia aérea do Atlântico Sul.
Seguidamente, o dr. Alexandre Lobato, membro efectivo do Centro, apresentou uma comunicação subordinada ao título "Sobre a Intervenção Comercial Portuguesa no Oriente no século XVI: Organização, Formas e Métodos". Este trabalho, no final, foi comentado pelos dr. Luís Filipe Thomaz, capitão-de-fragata EMQ Viriato Tadeu, capitão-de--mar-e-guerra Teixeira da Mota e ainda pelo vice-almirante Sarmento Rodrigues.

ACTIVIDADES DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

Para assinalar a passagem do 4.º aniversário do "25 de Abril", o C.S.A. levou a efeito, no mês da efeméride, várias organizações culturais, recreativas e desportivas.
Assim, no dia 21, na sede social do Clube, em Lisboa, teve lugar a realização de um colóquio subordinado ao título "O 25 de Abril, génese das novas instituições. Uma nova maneira de encarar o papel das Forças Armadas no quadro constitucional", em que participou o capitão-de--mar-e-guerra Oliveira Lemos, o qual, de forma notável, teceu várias considerações centralizadas no tema tratado e que, posteriormente, serviriam de base para uma troca de questões com elementos presentes que suscitou e prendeu o interesse da assistência.
De 24 para 25, também na sede social, efectuaram-se torneios--relâmpago de bilhar, ténis de mesa e damas, em que participaram associados e familiares, provocando um convívio que se arrastou até de madrugada.
No dia 25, na piscina do complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, com a colaboração do CEFA, realizaram-se diversas provas de natação em que tomaram parte os filhos dos associados.

JURAMENTO DE BANDEIRA NA ESCOLA DE FUZILEIROS

Sob a presidência do vice-almirante Bustorff Guerra, superintendente dos Serviços do Pessoal, e com a presença de diversas entidades civis e militares, realizou-se na Escola de Fuzileiros, em Vale do Zebro, no dia 21 de Abril último, o juramento de bandeira de cerca de 200 alunos que haviam concluído a Instrução Militar Básica.
A cerimónia iniciou-se com uma homenagem prestada pelas forças em parada aos fuzileiros mortos em combate, após o que o capitão--tenente FZ Almeida Viegas, di-

rector de Instrução, fez uma exortação aos respectivos alunos, a que se seguiu a entrega dos prémios escolares. Feita a leitura dos Deveres Militares e da Fórmula de Juramento, os futuros fuzileiros desfilaram perante as entidades presentes, tendo o acto encerrado com um almoço que reuniu alunos, guarnição da Escola e convidados.

25 DE ABRIL — DIA DA LIBERDADE

A passagem do 4.º aniversário do Movimento dos Capitães que, em 25 de Abril de 1974, restituiu as liberdades ao povo português, foi comemorada em todo o país com grandes manifestações militares, culturais, desportivas e populares. O acto mais significativo teve lugar na Assembleia da República, com a presença do Presidente da República, general Ramalho Eanes, em que, além do Chefe do Estado, proferiram discursos o presidente da Assembleia, dr. Vasco da Gama Fernandes, e os representantes dos partidos políticos com assento no hemiciclo.

Das cerimónias militares, a mais importante realizou-se na capital, com um desfile a que presidiu o Presidente da República e chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas e a que assistiram os presidentes da Assembleia da República e do Supremo Tribunal de Justiça, o primeiro-ministro, os chefes dos Estados Maiores da Armada, do Exército e da Força Aérea, membros do Conselho da Revolução e do Governo, Corpo Diplomático, adidos militares e outras altas individualidades. Frente a Belém, fundeou a fragata "Comandante Roberto Ivens" que deu as salvas da Ordenança.

Tomaram parte no desfile forças da Armada (Escola Naval e Corpo de Fuzileiros), Exército, Força Aérea, G.N.R., P.S.P. e Guarda Fiscal, que envolveram mais de 3000 homens. Na Doca da Marinha, em Lisboa, estiveram patentes ao público as fragatas "Comandante Sacadura Cabral" e "Almirante Pereira da Silva" e o submarino "Delfim".

Alunos da Escola Naval ...

... e fuzileiros no desfile militar do Dia da Liberdade.

Quarto de Folga

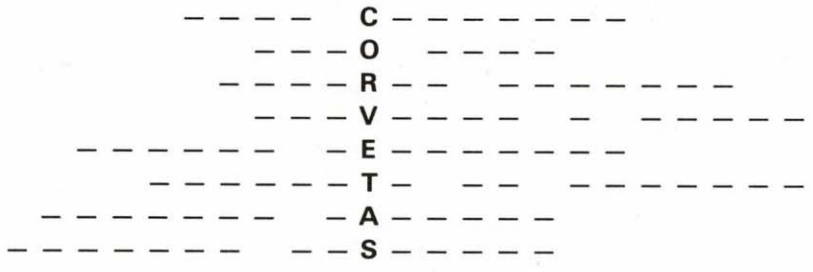
A GREVE DO SILÊNCIO...

Esta história, tipicamente naval, foi-me contada pelo principal protagonista. Passou-se nos Açores, num dos antigos contratorpedeiros classe "Vouga", e é das melhores que tenho ouvido!

O imediato do navio era, e ainda é, graças a Deus, uma daquelas pessoas que, quando se põe a falar, nunca mais se cala. Ninguém abre a boca ao pé dele.
Ora, como todos os marinheiros bem sabem, a bordo dos navios em comissão, sobretudo em terras em que os divertimentos não abundam, como é o caso dos Açores, geram-se situações de tensão que originam má disposição geral.
Não interessa averiguar as razões, mas a verdade é que o fenómeno se estava a verificar a bordo do navio. E como o bode expiatório de todas as tricas de bordo é o pobre do imediato, era contra este que os oficiais viravam as *baterias.* Até que um dia ...
Decorria o almoço e o nosso imediato não deixava os seus créditos por mãos alheias, falando, falando, falando ...
A certa altura, aproveitando um momento em que ele parou para respirar, o oficial mais antigo, com ar muito solene, declarou:
—Senhor imediato, por uma questão de lealdade e camaradagem, devo informá-lo que nós, oficiais deste navio, estamos há oito dias em greve de silêncio. Porém, tendo chegado à conclusão de que V. Ex.ª não dá conta disso, resolvemos suspendê-la a partir de hoje.

M. do Vale
C/ alm.

PASSATEMPO



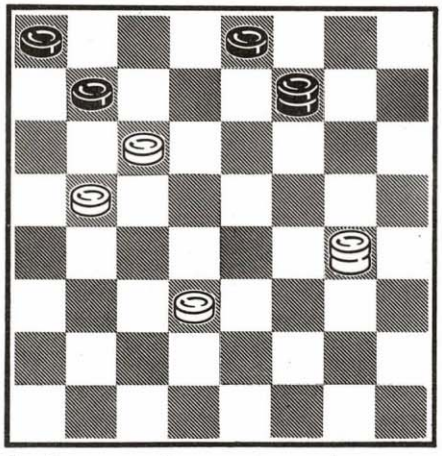
Substituindo os traços por letras, o leitor encontrará os nomes de oito corvetas da Armada portuguesa.

(Solução no próximo número)

SEASA
cabo aux.

DAMAS

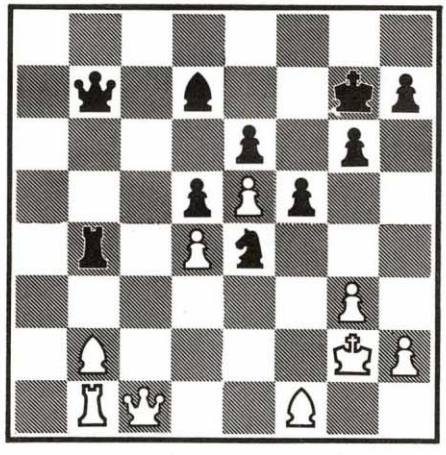
(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

XADREZ

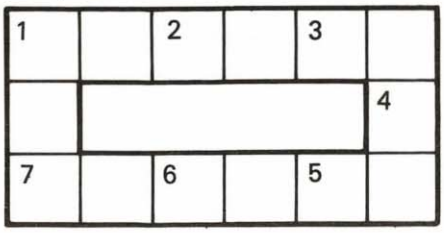
(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

CORRENTE SILÁBICA

1—Barco de leme comprido, usado no Douro. 2—Saio de malha usado pelos antigos guerreiros, coberto de lâminas ou escamas de ferro. 3—Abertura do castelo, por onde segue a amarra para o respectivo paiol. 4—Cabo que prende a embarcação à terra. 5—Trabalho de arte, feito por marinheiros num chicote dum cabo para evitar que se desmanchem as cochas. 6—Gordura que ressuma da carne. 7—Reverência que se faz, cumprimentando.



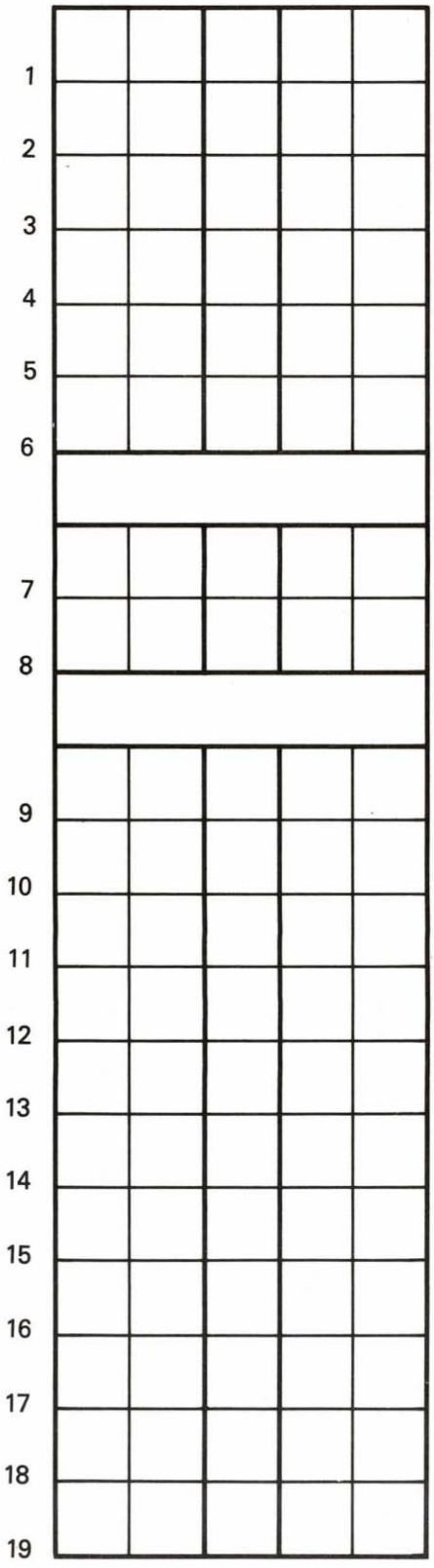
SILABAS
RA_RI_BE_GA_LO
TEI_JEI_ME_RA
CHO_BI_RU_RA_SU

Este passatempo é composto de palavras de três sílabas. Resolve-se colocando uma sílaba em cada quadrículo. A última sílaba de cada palavra é a primeira da palavra seguinte. Divirta-se.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES

PILHA DE PALAVRAS



1—Planta de onde se extrai a fibra com que se fazem os cabos chamados de pita. 2—Diz-se do movimento ascencional da proa do navio quando a vaga é desse lado. 3—Mergulha demasiado o remo na água. 4—Antiga armadura dum cavaleiro. 5—Voz para o homem do leme aguentar o rumo dado. 6—Rebocar. 7—Paixão. 8—Irritável. 9—Cabo de laborar que serve para carregar a testa dos papa-figos. 10—Colecção de cartas geográficas. 11—Abertura para entrada de ar nas cobertas. 12—Direcção entre a proa e o través do navio. 13—O primeiro. 14—Selecciona. 15—Recorre. 16—Esplendor. 17—Prefixo que indica começo. 18—Educando. 19—Praia.

Depois de resolvido este passatempo em que todas as palavras começam pela letra A, o leitor encontrará, na coluna central, o nome dum intrépido fidalgo português que fez parte da guarda pessoal de D. João II e foi à India numa das primeiras armadas. De volta a Portugal, ali voltou em 1506, comandando uma divisão da armada de Tristão da Cunha, lá se conservando até morrer. É dele a frase: "Mal com os homens por amor de el-rei e mal com el-rei por amor dos homens".

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

CONCURSO N.º 81

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

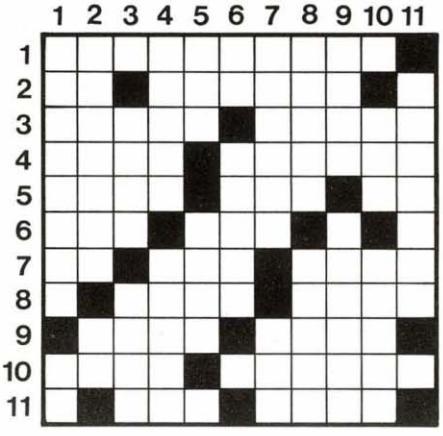
Neste confuso grupo de letras encontram-se 14 variedades de peixes que as donas de casa muito gostariam de poder cozinhar para os seus maridos, se eles aparecessem nos mercados a preços compatíveis. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente. Alguns dos nomes estão escritos de forma invertida.

(Solução no próximo número)

P. Pereira
V/ alm.

H O U M P G O S D B A C H I L O N E
E N X B R O B A L O S O Ã E U Q A S
G A I L O T M I Ã O P R E T R U T A
Ã S E I S S A U O C Ã V I R E I O L
O G R A P E I X M A R I C U T Z I M
D I F T E C L Ã S P O N T I R R A B
E R T E H L E V A S S A M P A L H A
T A S C V U P I O L A F N E C O R D
E X I O O C A N H Ã R R U S E V O E
N A G N Ã O L H N I D O Z C N I A J
O P R G A V O S A L M Ã O H A R I O
M E Ã R R I T C U M B S U O F A R L
L H R O E U I U Q U A S P E R T U I
A F U L J R M E U A I E R P M A L P
S E N H Ã T I R E I R G U E N T I U
E T R A S C U I V T O E J S R O H N
R I O D A U G N I L H Ã O T E S A I
P L I O N T R O J A S O C A V A L A

PALAVRAS CRUZADAS

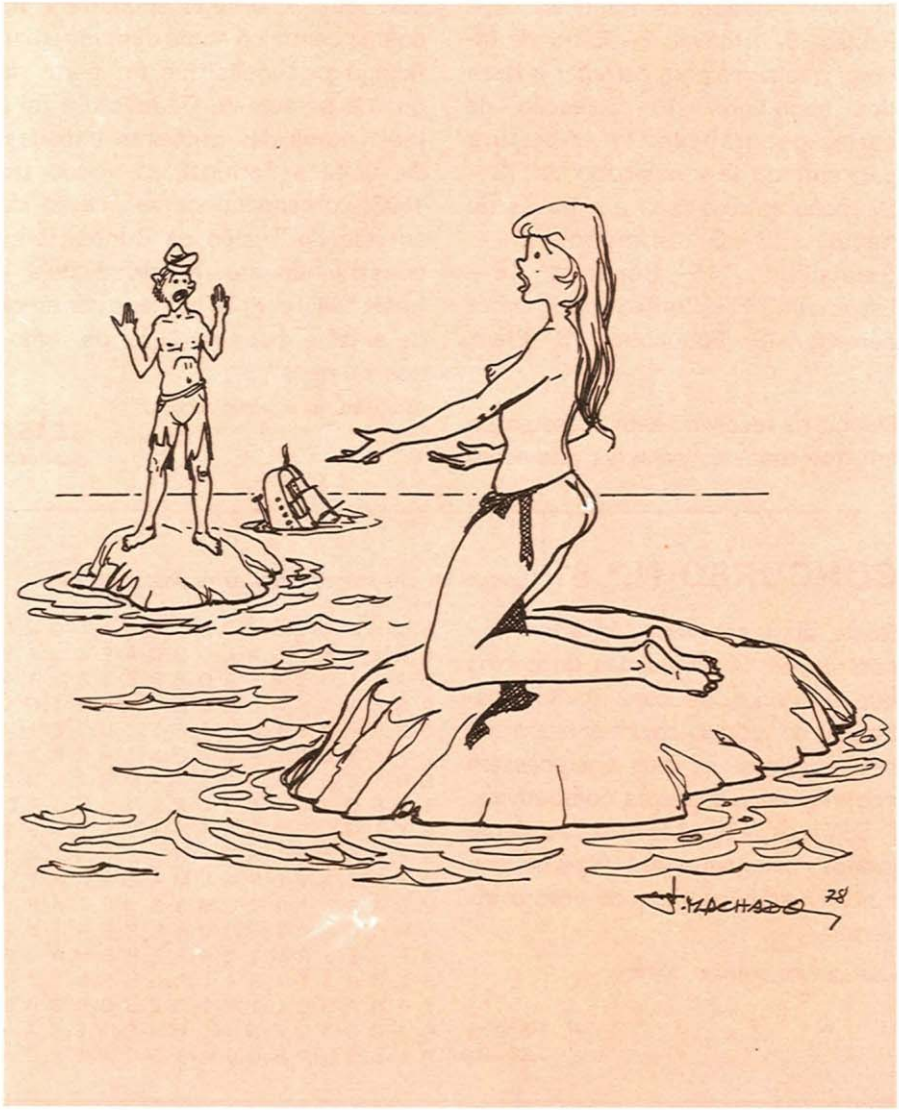


HORIZONTAIS: 1—Teoria das substituições em química. 2—Preposição; volumoso. 3—Cacetes; beleza de colorido. 4—Munir com asas; reunira. 5—Árvore da India; casa; letra grega (inv.) 6—Reza; governanta. 7—Nota musical; unidade das medidas de capacidade na India; mar interior da Rússia. 8—Outrossim; lugar onde se arremata o peixe. 9—Espécie de veado asiático; desiste (fig.). 10—Referente a pessoa velha; abranda. 11—Principal rio da Suíça, afluente do Reno; períodos.

VERTICAIS: 1—Figura de retórica que repete palavras já ditas, mas por ordem diferente; símbolo químico do alumínio. 2—Tornara mole; prefixo de negação. 3—Espécie de abelha do Brasil; género de plantas bolhosas originárias da África. 4—De difícil resolução; chefe dos Hunos. 5—Nota musical (pl.); lavres com arado ou charrua. 6—Forma antiga do artigo "o"; percam. 7—Deusa do paganismo que presidia aos pomares; gostes. 8—Siamês; espécie de arbusto vulgarmente conhecido por "erva das sete sangrias". 9—Letra grega; vila do distrito de Aveiro. 10—Eiró; unis. 11—Fruto do azoroleiro.

(Solução no próximo número)

Carmo Pinto
1.º-sarg. H



— Mas ... eu também não sei nadar! ...

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema publicado no n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Marinheiros. 2—Capelo; liarem. 3—Além; tala. 4—Vela; aval. 5—Asaras; rara. 6—Is; ora; às. 7—Ma; ara; ló. 8—Amador; exacto. 9—Rol; Sá; só; ais. 10—Cré; las. 12—Portugueses.

VERTICAIS: 1—Cava; marca. 2—Males; amor. 3—Apelam; alego. 4—Remar; ad. 5—IL; · airosa. 6—Nó; assara. 8—El; proles. 9—Il; roxos. 10—Ratara. 11—Orava; acalme. 12—Selara; tia. 13—Malas; osso.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	Pretas
12–16	17–10
16–20	24–15
19–22	26–19
14–23–30 = D	4–21

30–17–6–24–31 e ganham.

CRUZADA SILÁBICA

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Oste; navicela. 2—Macaco; laganha. 3—Nil; real; riço. 4—Nautografia. 5—Base; meca; cá. 6—Coada; dalina. 7—Rodovalho; brada.

VERTICAIS: 1—Osmanil; bácoro. 2—Teca; nauseado. 3—Coreto; dava. 4—Na; algrame; lho. 5—Vila; ficado. 6—Cegaria; libra. 7—Lanhaço; canada.

OS NEGROS E O SEU ESPIRITO DE OBSERVAÇÃO

Perguntaram um dia a um negro, perante um avião que, ao longe, voava em direcção ao seu destino, o que é que ele pensava dos aviões. Respondeu:

—O avião, Siô, é coisa anda devagar e chega depressa.

—Senhora, o relógio não tem comida — exclamou um bom angolano, criado do capitão do porto de Luanda, ao ver o relógio parado, sem corda.

—Olha lá, Zau, onde deixaste a roupa que ontem se lavou?

—Senhora, dormiu lá fora — respondeu imediatamente o rapaz, querendo com esta frase tão expressiva, deixar logo perceber que a roupa passou a noite ao relento.

Capt. Zuzara

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

	Brancas	Pretas
1.	C × f7	C × f7
2.	Bb6	Dd7
3.	B × d8	Rh7
4.	B × f7	D × d8
5.	Bg6+	(abandonam ...)

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do passatempo do n.º anterior)

1—Aulir. 2—Atuir. 3—Algoz. 4—Áureo. 5—Areal. 6—Arpão. 7—Abafo. 8—Antro. 9—Agape. 10—Alçar. 11—Achar. 12—Atoar. **(Lugre-patacho).**

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 80

Tóquio. Lisboa. Londres. Cairo. Barcelona. Roma. Hamburgo. Calecut. Madrid. Washington. Montreal. Atenas. Bombaim. Marselha. Chicago. Cantão. Sydney. Moscovo. Boston. Viena. Paris. Xangai. Berlim. Oslo.

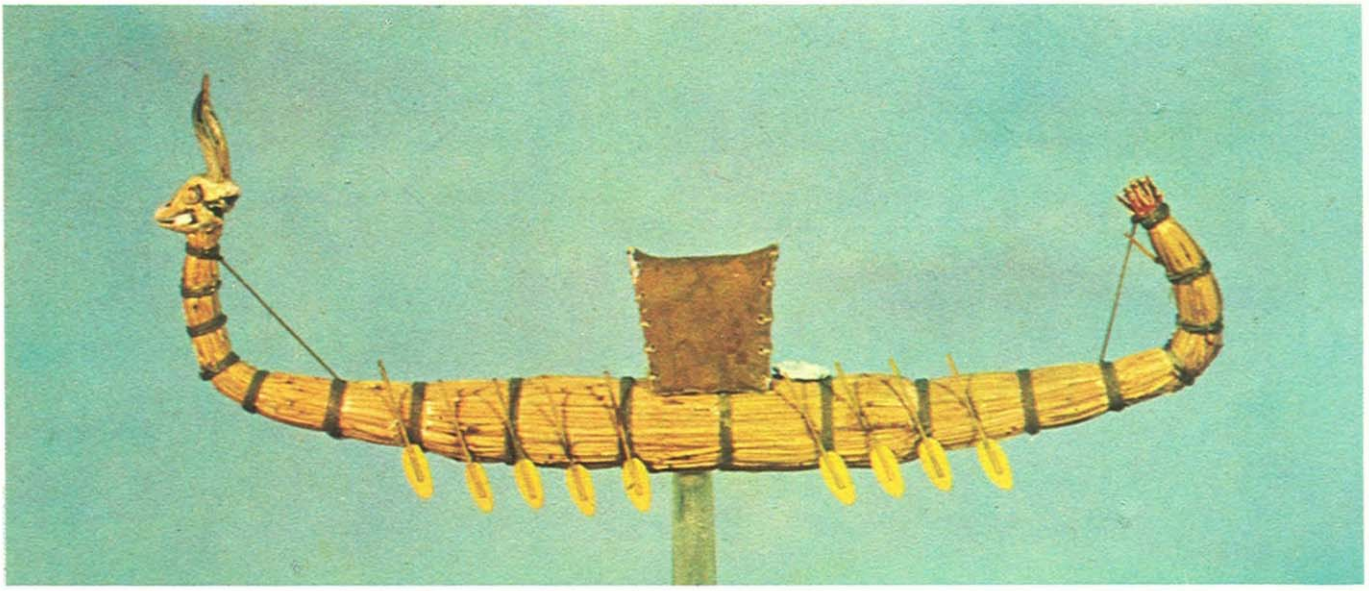
VENCEDOR: António M. Pisa, 1.º-mar. L n.º 1279/67. Esq. de Submarinos.

Navios que estiveram no Tejo

Cruzador USS "Semmes", da Armada norte-americana, que esteve no porto de Lisboa em Julho de 1977. Comprimento, 133 m; boca, 14,3 m; calado, 6,0 m. Guarnição : 24 oficiais e 330 sargentos e praças.

(Foto de A. Carvalho, do Gab. Fotografia do E.M.A.)

Barcos primitivos

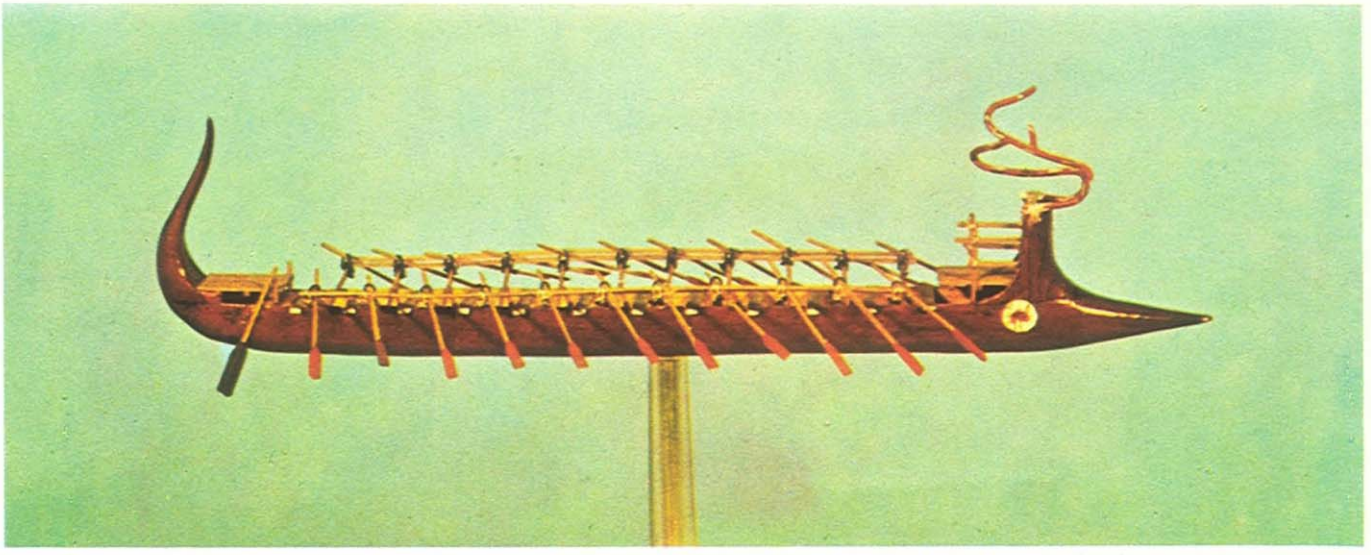


(Modelo existente no Museu de Marinha, em Lisboa)

Barco de papiro (1): embarcação a remos usada no Nilo, talvez em período anterior a 4000 anos a.C. Tinha a proa e popa afilados, e voltados para cima para melhor abicar às praias. O extremo da proa era ornado com chifres; a meio da embarcação havia uma espécie de tenda que, supõe-se, servia para abrigar individualidades ou cargas valiosas.

(1) Planta ciperácea que os antigos Egípcios utilizavam não só para a feitura de papel para escrita, mas também para o fabrico de barcos.

Navios de Guerra Gregos



(Modelo existente no Museu de Marinha, em Lisboa)

Remonta a 3300 anos a.C. este tipo de navio ligeiro de pequeno calado. A construção do modelo foi imaginado por gravuras e pinturas da época, dado que se desconhece a existência de descrições marítimas daquele tempo.

O navio tinha na proa um aguçado mas forte esporão (que fazia parte do casco robusto) e um escudete. Estes navios eram movidos por 24 remadores (metade de cada bordo), e tinham, normalmente, pouco mais de 15 metros de comprimento e 1,3 de boca.

(Fotos de Reinaldo de Carvalho)

M. Horta
Sarg.-aj. L

N.º 82 / JULHO 1978 / ANO VIII

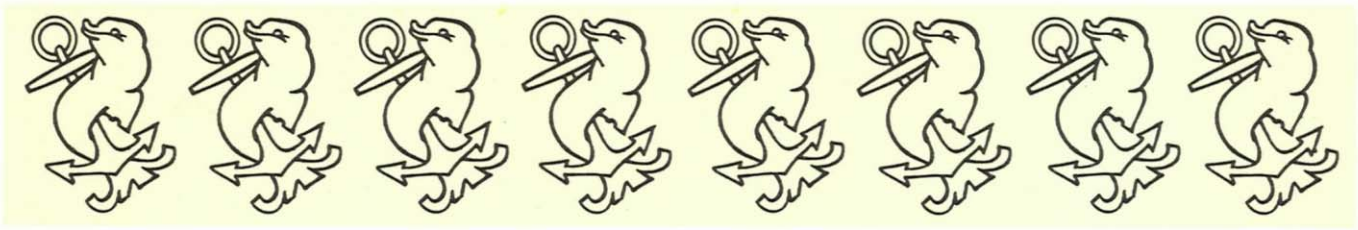
revista da ARMADA

Dia da Marinha

(pág. 18)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
O. Lemos	**Dia da Marinha**	4
M. Horta	**Notícias Pessoais**	4
R. Cinatti	**Dois poemas para o Dia da Marinha** **Um Homem — A Corporação**	5
Vários	**Voz da Abita / Cartas ao Director**	6
T. Santos	**Aviação Naval**	8
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	12
G. Brandão	**Filatelia**	13
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	15
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	16
D. S. E. D.	**Desporto**	17
M. do Vale	**Conversa entre Marinheiros ...**	18
S. B.	**Histórias de Marinheiros** **3 — O senhor tenente vai casar ...**	21
M. Horta	**Reportagem**	22
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C./alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 82 / JULHO 1978 / ANO VIII

Preço de venda avulso 10$00

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Cabo Verde, Guiné-Bissau, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Timor e Espanha 100$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 185$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Cerimónia do içar da bandeira a bordo dum navio.

(Foto do 1.º-sarg. CM Ramiro Magalhães)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Efemérides

Não é de estranhar que, numa Marinha secular e com uma história tão brilhante como a nossa, as efemérides se sucedem com uma cadência quase diária.

De entre as muitas deste mês, vamos destacar duas: o Dia da Marinha — dia 8, 481.º aniversário da largada da esquadra de Vasco da Gama para a Índia — e o 7.º aniversário desta Revista — dia 7, dia da saída do nosso número um.

Em relação à primeira, muita coisa se tem dito e escrito. Julgamos, porém, que nunca será demais recordá-la, porque a descoberta do caminho marítimo para a Índia foi, quanto a nós, a maior proeza dos marinheiros portugueses de todos os tempos, aquela que maior glória trouxe ao país.

E não nos trouxe apenas glória, trouxe-nos também... proveito. Devido a ela, Portugal, pela primeira e única vez na sua história, foi uma nação rica, e Lisboa um dos grandes empórios comerciais do mundo.

Quanto à segunda efeméride, ela é de proporções tão modestas que até, talvez, fique mal, numa mesma *nota* da primeira. Não podemos, todavia, deixar de a assinalar, pelo muito que para nós representa.

Foram sete anos de trabalhos e de preocupações, não obstante o incondicional apoio que temos recebido superiormente, sete anos em que muita coisa aconteceu e mudou neste país e no mundo.

Não se alterou, porém, nem se alterará certamente, o nosso rumo: rumo da amizade e camaradagem, rumo da compreensão e fraternidade, rumo do culto pelo passado e de fé no futuro... rumo que nos foi ordenado quando *largámos*, e temos feito o possível por manter.

C/ alm.

Dia da Marinha

Vestir suas galas, não basta! Desfraldar à brisa do Tejo festivos arcos de bandeiras em navios pintados de fresco, não chega! Repercutir pelo casario da Baixa e da Ribeira os ecos dos tiros de salva, enquanto o pensamento se detém na homenagem póstuma aos heróis, é obrigação dos vivos — mas a lembrança só, não basta! Adornar o peito dos que serviram com medalhas de honra, entre o calor e admiração dos camaradas em vistosos actos oficiais, não chega!

É preciso completar tudo isso com um propósito colectivo de empenhamento que dê significado a esses actos públicos e com uma atitude interior de vivência da Marinha que lhes confira verdade e valor e comunique, a cada um e a todos, a certeza de que Ela existe, é grande, e procura, no evocar das tradições, continuar uma presença digna e necessária através dos tempos. E, quando à nossa volta se levantam vozes integracionistas de intenção duvidosa (que julgam finda a razão de ser de uma Marinha autónoma) é necessário mostrar que, ontem como hoje, o mar existe e é o mesmo, que as missões podem mudar mas não acabam e que têm para a Nação, no presente, a mesma transcendente importância de sempre — porque, se coisas houve que se perderam, outras se ganharam e é preciso defendê-las.

A Nação, desde que se afirmou como tal, teve na sua Marinha o instrumento de grandeza que a levou a abraçar o Mundo e a permanecer nele abnegada e dignamente. *Sombras, espectros de grandeza* **avultam da bruma dos tempos, esboçando o gesto imperioso que aponta rumos que são o compromisso dos vivos! E quando se perderem nos longes do mar os ecos de clarim e o brado dos tiros que evocarem essas** *sombras* **e se desfolharem as rosas que hão-de, um momento, na pequenez do seu tamanho e na grandeza do seu simbolismo pôr uma nota de veneração e saudade no túmulo sem fundo dos** *heróis do mar,* **que fique em cada coração o propósito de servir com honra e esforço, escudados no orgulho de terem recebido em suas mãos um** *testemunho* **carregado de enorme significado que é preciso** *passar* **com dignidade e nobreza!**

Viver cada dia o *Dia da Marinha,* **num esforço contínuo e estrénuo de valorização, em permanente anseio de um profissionalismo que seja penhor do encargo que com ele a Nação suporta, é dever de cada um, quer sirva na Armada, quer nas marinhas Mercante, de Pesca ou de Recreio.**

Nós, os militares da Armada, temos para com a Nação obrigações especiais. Seremos nós, se o quisermos, a garantia de que Ela terá sempre ao seu dispor o instrumento capaz e hábil a que recorrer em horas difíceis. Se em cada Escola os que ensinarem forem os melhores; se cada Unidade, pelo exemplo dos mais responsáveis, for uma escola de formação; se cada homem for um exemplo de tolerência e compreensão sem permissividade, de disciplina e lealdade sem autoritarismo ou subserviência, de coragem moral sem egoísmo dos aplausos, de valorização profissional sem alardes ou vaidade, de esclarecida fé sem alienações carismáticas, de patriotismo sem vacuidade, de bem querer à Nação e aos que consigo servem mais que a si próprio; então, aqueles que alguma vez vestiram a farda de marinheiro não mais a esquecerão e, ainda que civis, lembrá-la-ão em cada oportunidade com enlevo, saudade e orgulho.

Assim, sentiremos todos a satisfação de ter contribuído para que a nossa Marinha seja sempre *A MARINHA!*

O. Lemos
Cap.-m.-g.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Casamento do cabo ETC n.º 943/75 Joaquim José Batista Aldinhas com D. Maria Joaquina Carita (Jackie), realizado em Lisboa, em 1-4-78.

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

Cap.-ten. Jorge Teles de Faria Correia Bastos com D. Ilda Fernanda Martins Guedes Soares, em 5-5-78.

G/mar. Eduardo Martinho Ramos da Silva Dias com D. Maria José de Carvalho Bompastor, em 22-4-78.

289/70/1.º-mar. A Emílio da Luz Teixeira com D. Celeste da Conceição Fontinha, em 8-4-78.

837/71/1.º-mar. M Manuel José

Pereira com D. Florentina Rosa Pereira Gonçalves, em 1-4-78.
2251/72/1.º-mar. A Rui José Ferreira de Azevedo com D. Maria José de Sousa Ribeiro, em 1-4-78.
1179/73/1.º-mar. CM José António da Silva Sousa com D. Maria Luísa Ramos Balberio, em 1-4-78.
2168/76/1.º-gr. CM Jacinto Francisco Moreira Cavacas com D. Alda Maria Rico Rosado, em 8-4-78.
1934/76/2.º-gr. T Virgílio de Oliveira Henriques com D. Lúcia Fontes de Almeida Henriques, em 1-4-78.
1445/77/2.º-gr. E Fernando da Luz Jorge com D. Isabel Maria Duarte da Graça, em 2-4-78.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-frag. EMQ Victor Manuel Correia de Lemos, em 19-4-78.
1.º-ten. SG Orlando Esteves Carrilho, em 3-5-78.
1012-Cabo CM Marcelino Barbosa Vieira, em 31-1-78.

APOSENTAÇÕES

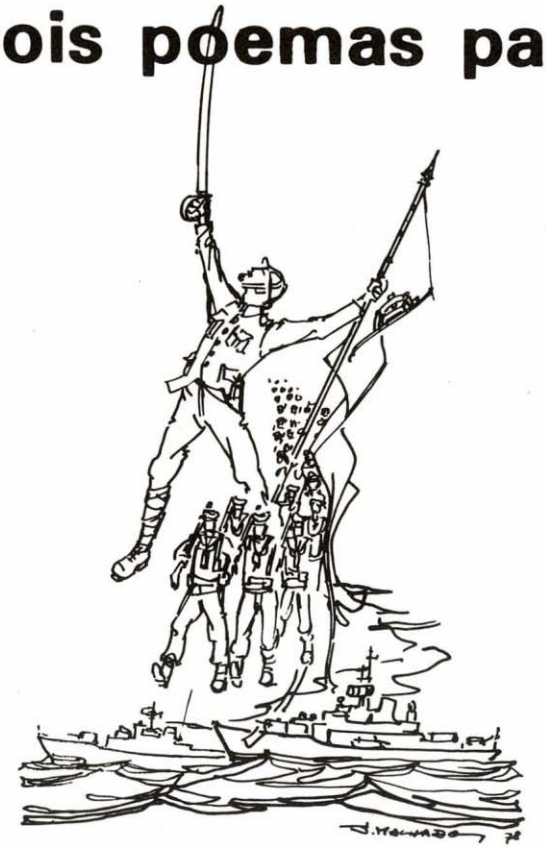
Cabo de mar de 1.ª classe Alfredo Augusto Lebreiro, em 1-6-78.
Faroleiro de 1.ª classe António José Loureiro Reitor, em 1-6-76.
Aj. de man. do troço do mar Emílio Bento Lopes, em 1-6-78.

FALECIMENTOS

É com desgosto que informamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

C/alm. AN RF Henrique da Costa Madeira, em 17-5-78.
Cap.-m.-g. RF Henrique Jorge Fernandes Ferreira, em 10-5-78.
1.º-ten. SG RF Mário Augusto Alves, em 15-5-78.

Dois poemas para o Dia da Marinha



UM HOMEM

Quando me falam nos antepassados
ou dos adultos
que me festejaram,
sim, endoideço
de contentamento
e beijo as mãos dos que me exaltaram.

Um deles, por acaso,
foi hoje citado entre outros nomes
da mesma casta.

Chamava-se Afonso de Cerqueira.
Passava a mão pela minha face.
Chamava-me sempre
Pássaro Azul.

Era almirante
e foi combatente em terras d'África!

A CORPORAÇÃO

Homens que crescem,
que desaparecem
— não os que se esquecem.

Homens recebidos
com coros de mártires
pela Pátria em crise.

Homens do futuro,
vivos, reerguidos
pela fé que os salva.

Homens, homens, homens,
que marcham, que apressam
os passos da vida.

Homens em parada,
de mãos descansadas
sobre uma espingarda

e um navio ao longe,
brincando nas ondas
um coração, onde?!...

Ruy Cinatti

N. R. — Ruy Cinatti é engenheiro agrónomo e etnólogo, com grande experiência do mundo tropical. Tendo vivido muitos anos em Timor, é investigador da Junta de Investigação Científica do Ultramar e trabalha actualmente no Museu de Etnologia. Galardoado com o prémio nacional de poesia, tem uma obra poética muito vasta, na qual se incluem "O livro do nómada meu amigo", "Nós não somos deste mundo", "Sete septetos", "Crónica caboverdeana" e "Uma sequência timorense". Os dois poemas que publicamos foram feitos especialmente para o Dia da Marinha.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Após uma ausência que alguns já estranhavam, recebemos nova carta do "Pezinhos", cabo M, que transcrevemos:

Tenho visto tanta coisa neste mundo que já nada me admira, até mesmo que visse um prestidigitador tirar do bolso do colete um elefante!

Limito-me por isso, a registar certos casos de que tenho conhecimento e acho curiosos, como este que vou contar ...

Fazendo uma das tais pontes que de há uns tempos para cá entraram na moda, "meti máquinas" a vante e fui por aí fora, até à Beira. Estávamos na Páscoa.

Não tive sorte com o tempo que esteve frio e chuvoso. Apesar disso, não resisti à tentação de dar umas voltas pela aldeia e pelos campos, embora estivesse tudo ensopado em água e os caminhos fossem um mar de lama.

Num desses passeios, encontrei a minha comadre Maria da Luz, uma mulher que, no seu tempo (e no meu!), era de se lhe tirar o chapéu! Ficámos um bocado a conversar, cada um debaixo do seu guarda-chuva. Enviuvou há pouco e vive assoberbada de trabalho, porque tem de fazer o que já lhe pertencia e grande parte do que era da conta do marido. Contou-me as muitas arrelias e canseiras por que passa para manter cultivadas as suas terrinhas e cuidar de um aviário, onde ela e o marido enterraram o dinheiro que tinham e... algum que pediram empreştado. Disse muitas coisas dignas de menção mas, deu-me particularmente no goto esta:

Na altura própria, comprou um porquito para engordar e vender no Natal, pensando assim arranjar dinheiro para as prendas da época. Criou-o como a um filho, nunca lhe faltando com boas comidas e adequadas farinhas. Por isso, não admira que estivesse um lindo bicho e causasse admiração a quantos lhe punham a vista em cima.

E, certo domingo, lá vai a minha comadre Luz para a feira da vila, com o seu porco todo lavadinho "rebocado" por uma corda amarrada a uma perna.

Não falando naquilo que tinha comido da casa — hortaliças, batatas, restos de comida, etc. — estava-lhe em perto de dois contos de réis, só de farinhas.

E, vem o final da história, um desfecho quase como o do prestidigitador e do elefante. Por mais que regateasse com os vários compradores que lhe surgiram, não conseguiu que lhe dessem mais de... um conto e quinhentos!

E perguntava ela muito indignada: o compadre acha que isto está certo? Tive um trabalhão que só visto, gastei uma data de dinheiro e no fim ainda perdi? E saber eu que os senhores, lá em Lisboa, pagam o presunto e as costeletas a peso de oiro...! Quem é que lucra no fim de contas? Para onde vai o dinheiro? Não encontrei palavras para a consolar e limitei-me a dizer-lhe, como no início desta carta, que a mim já nada me admira... Tenho visto tanta coisa!

Recebemos mais a seguinte correspondência:

De João Leitão Rodrigues, ex-1.º-sargento H FZE, Canas de Santa Maria, Beira Alta, uma carta na qual, defendendo o uso da boina preta pelos fuzileiros, e não o boné de marinheiro tradicional, narra um emocionante episódio de guerra vivido por ele em Moçambique, em 1970.

N. R. — A história dos fuzileiros, cheia de actos de heroísmo, está por fazer ainda, e será o somatório de muitos episódios semelhantes ao que nos descreveu e que ficará nos nossos arquivos.

De Domingos José de Oliveira Figueiredo, Vila Nova de Gaia, uma carta contando o seguinte:

O "Matola"

"Matola" era um negro vulgar que se dizia filho do régulo da vila com esse nome, em Moçambique.

Trabalhador, amigo do seu amigo, era generoso para os seus irmãos de raça e não se poupava a esforços para os ajudar.

Conheci-o na última comissão do "Bartolomeu Dias" (em Moçambique de 1964 a 1966).

Quando atracámos ao cais em Lourenço Marques, lá estava ele, cheio de alegria por reconhecer entre os que chegavam, alguns antigos conhecidos. E, logo a seguir, veio a bordo oferecer os seus préstimos como lavadeiro, dando como abonadores todos os que já ali tinham estado antes e utilizaram os seus serviços.

Eu sabia que o "Bartolomeu" havia de voltar, dizia ele. Os marinheiros do "Bartolomeu" são meus amigos e têm-me ajudado muito... a mim e à minha gente. São homens bons e eu sabia que voltariam um dia... Chamo-me "Matola", sou landim e não machangano!

A noite, houve batuque junto do parque da peça 1, à proa. O "Matola" bebeu "maningue" e ensinou-nos palavras que nos convinha conhecer, no seu idioma. Eu peço o resto da comida do rancho para dar aos landins que não têm trabalho no porto, afirmava; são da minha raça e eu tenho de os ajudar... Era assim o "Matola". Bom homem, sempre bem disposto, fazia-nos todos os recados sem exigir qualquer recompensa.

Quando o moço do paiol "se enganava na medida do vinho", já sabíamos que o velho "Matola" fazia batuque e, com as suas danças e canções, animava a "soirée"...

Ao outro dia, logo que luzia o buraco,

lá estava ele a lavar a boca, porque tinha "imelia" e a água lava tudo. Lembro-me dele com saudade. Foi um grande auxiliar para nós todos, sempre prestimoso e agradável. Que será feito dele?

De Miguel da Encarnação Pinheiro, cabo TFP, G1EA, uma carta falando da vida a bordo da "Sagres" numa viagem a vários países e, pela primeira vez à Rússia, em 1975.

Impressionou-o vivamente ver, numa noite de temporal no mar, um marinheiro e um cadete, lutando contra o vento e contra as vagas que galgavam o convés, lado a lado, para irem ocupar os seus postos de vigia. Diz ele, que aquele quadro jamais se apagará da sua memória...

N. R. — A Marinha é assim mesmo. Marinheiros, sargentos e oficiais, todos estão sujeitos, a bordo dos navios, aos mesmos trabalhos, aos mesmos tormentos, aos mesmos perigos e... às mesmas alegrias. E entre estas, está certamente em primeiro lugar a alegria do dever cumprido, que é o que todos desejamos poder dizer quando regressamos a "casa".

Do Grupo Cultural Recreativo de Maçores, Moncorvo, a carta que transcrevemos:

A juventude desta pequena aldeia, uniu-se com um duplo objectivo: integrar e desenvolver a cultura e recreio a fim de se formarem personalidades livres e sãs.

Para isso, pretendemos, além de outras actividades, a realização de uma pequena bilbioteca. A maioria dos meus colegas pediu-me para ver se conseguia catálogos ou revistas da Armada, visto estar na mente de muitos a integração neste ramo das nossas Forças Armadas. Não hesitei. Pretendo o bem deles e para isso, aqui estou pedindo informações sobre a assinatura dessa Revista de que todos nós gostamos imenso.
Queremos que a nossa juventude e todo o povo de Maçores saiba o que é a vida da Armada e o bem que ela tem feito e há-de continuar a fazer por este povo português que "veste azul" (...).
Pel'A Direcção, (aa) António J. Fernandes, Carlos Alberto A. Ferreira, Francisco M. Rebelo, Luís A. Gaspar e Emílio T. Dias.

N. R. — Claro que vamos enviar-vos a Revista proximamente, com os desejos de felicidades para Maçores.

A TODOS OS "FILHOS DA ESCOLA" INCORPORADOS ENTRE SETEMBRO DE 1959 E MARÇO DE 1960

Um grupo de "filhos da escola" das incorporações em epígrafe pensa levar a efeito o seu primeiro almoço de confraternização, o qual terá lugar no dia 21 de Outubro próximo, na área de Lisboa, em local a anunciar.
As inscrições, facultadas também a familiares, poderão ser feitas de 10 de Setembro a 10 de Outubro p. f. nas unidades e serviços, conforme circular afixada, ou por intermédio do sarg. FZE Abílio Francisco Henriques, no CSDM, e do cabo L António da Nazaré da Piedade, no CAACM (Ministério da Marinha).
Outros detalhes serão esclarecidos no acto da inscrição.

Do 1.º-sarg. T Mário Orlando Soares Pimenta, da fragata "Almirante Magalhães Corrêa", uma carta enviando um verso dedicado à Revista, que transcrevemos:

MENSAGEM D'UM MAREANTE

A Revista da Armada
Com os seus pioneiros
Formam a doce balada
De todos os marinheiros.

Ela é lida com sabor...
E com grande devoção
Em todos noto o fervor
De fazerem colecção.

Teu elenco foi montado
Sem qualquer rivalidade
Tu és um grande tratado
E tens personalidade.

Dia a dia teu sucesso
É soberbo e relevante
Folgo em ver o teu progresso
Teu teor... é fascinante.

N. R. — Agradecidos pelo verso, esperamos mais colaboração.

NOVO PREÇO DA NOSSA REVISTA

A partir de Julho corrente, inclusive, a *REVISTA DA ARMADA* passa a custar 10$00 o exemplar avulso e 100$00 a assinatura anual.

Tal como em Janeiro de 1977, parecem-nos dispensáveis quaisquer explicações, dado o aumento de encargos que, como é do conhecimento geral, se tem verificado no sector.

CAPAS PARA A REVISTA

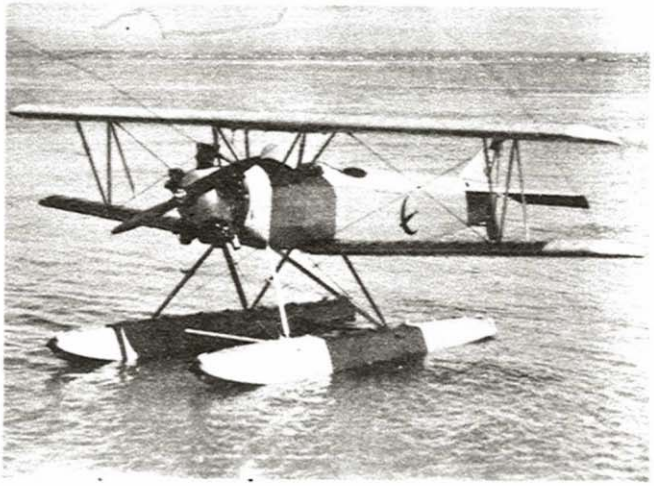
Estão à venda na nossa Secretaria, capas para 30 exemplares (dois anos e meio) da Revista, ao preço de 60$00.
As capas poderão ser remetidas pelo correio, sendo o seu custo acrescido do correspondente porte: 25$00, para uma ou duas capas e 40$00, para três capas, para o Continente; 37$50 e 60$00, respectivamente, para as Ilhas Adjacentes.

Aviação Naval

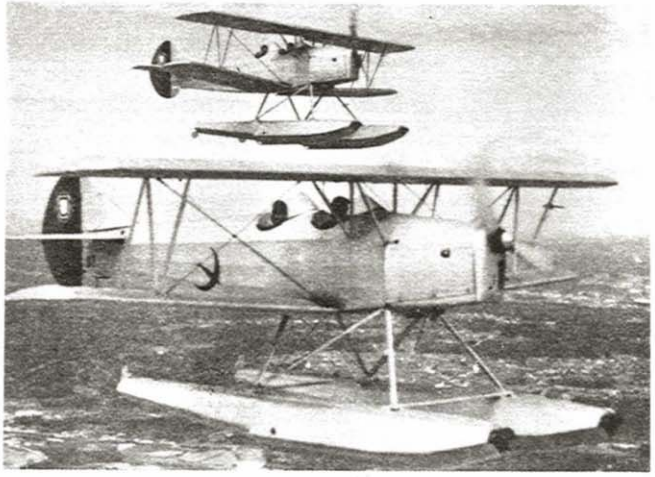
(Continuação)

Iniciámos no número anterior uma resumida história da Aviação Naval que agora continuamos.

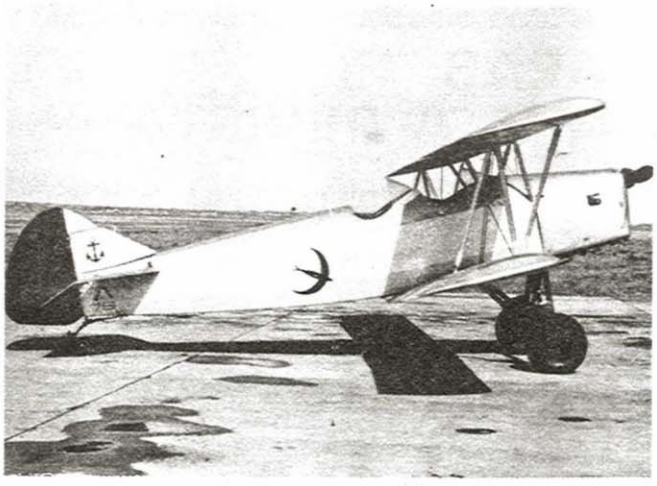
Hidroavião "FLEET" — Tipos 10 G e 11 (E. U. A.)
(Adquiridos trinta e um)



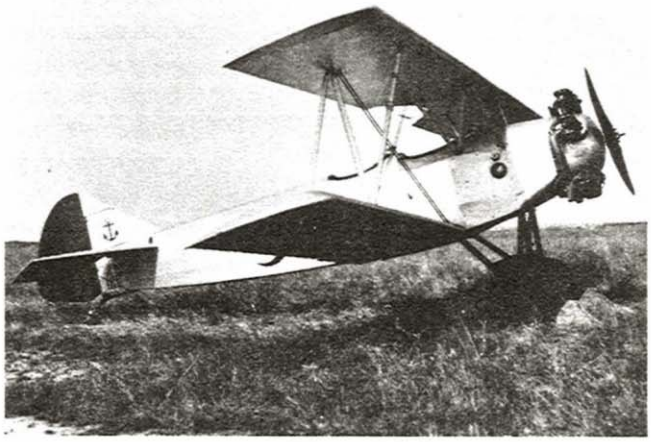
"Fleet" de flutuadores, com motor "Kinner K125".



"Fleet" de flutuadores, com motor "D. H. Gipsy-Major".



"Fleet" de rodas, com motor "D. H. Gipsy-Major".



"Fleet" de rodas, com motor "Kinner K160".

Características:

Monomotor de flutuadores ou de rodas, bilugar, para treino elementar.

Estrutura metálica, excepto as longarinas das asas em madeira.

Revestimento de tela, "capot" do motor e flutuadores (EDDO) em alumínio.

Um motor "Kinner K 125" ou "Kinner K 160", ambos de 5 cilindros em estrela, resfriados por ar e de 125 HP e 160 HP, respectivamente, ou 1 "De Havilland Gipsy Major I" de 4 cilindros, em linha, invertidos, resfriado por ar e 130 HP.

Velocidade máxima, 185 km/h; velocidade de cruzeiro, 160 km/h; raio de acção, 460 km; tecto de serviço, 5450 m; peso vazio, 640 kg (flutuadores) e 530 kg (rodas); peso máximo, 990 kg (flutuadores) e 780 kg (rodas).

Comprimento, 7,29 m; envergadura, 8,53 m; altura, 3,50 m (com flutuadores) e 2,50 m (com rodas); área alar, 18,02 m^2.

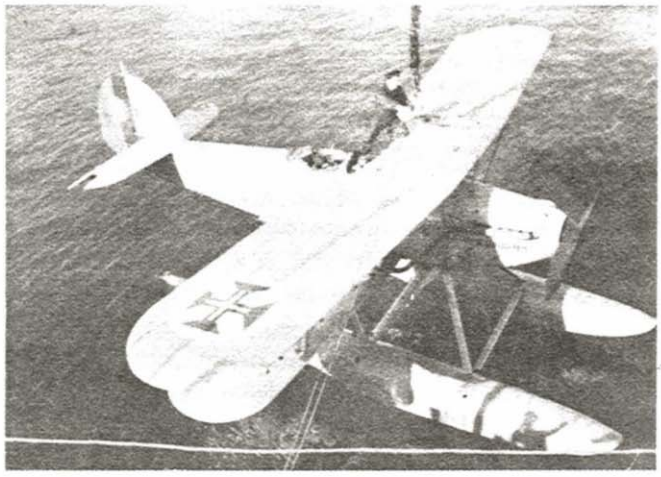
Foi um excelente avião de treino elementar, tendo servido a várias gerações de aviadores navais.

Com o decorrer dos tempos, a fábrica "Fleet" cessou as suas actividades e este tipo de avião de treino elementar foi posto de parte pelas novas concepções de ensino da pilotagem de aviões.

Foi adquirido um total de 31 aviões, desta marca e destes dois tipos, em épocas diferentes; construídos nos Estados Unidos da América do Norte, com excepções dos últimos cinco, que tiveram de ser montados, com os respectivos acabamentos, no Canadá, por envolvimento daquele país na II Guerra Mundial.

Os primeiros 10, recebidos em 1934, vieram unicamente com flutuadores, sendo 4 equipados com motor "Kinner K 125", de 5 cilindros em estrela e 125 HP e 6 equipados com motor "De Havilland Gipsy Major" de 4 cilindros em linha invertidos; ambos os motores eram resfriados por ar.

Uma segunda encomenda de 6 aviões foi recebida em 1938, sendo igualmente 3 equipados com motor em estrela "Kinner K 125" e 3 com motor "De Havilland Gipsy Major". Com esta encomenda vieram alguns trens de aterragem, pelo que os "Fleets" estacionados na Escola de Aviação Naval "Almirante Gago Coutinho", em S. Jacinto (Aveiro), passaram alguns a ser utilizados com rodas, neste primeiro aeródromo terrestre da Aviação Naval. Em 1940, foi recebida a 3.ª encomenda, constituída por 10 aviões, equipados desta vez só com o motor "Kinner K 160", igualmente de 5 cilindros em estrela, resfriado por ar, mas de 160 HP, por ter sido cancelada a venda a países neutros dos motores "De Havilland Gipsy Major".
A 4.ª e última encomenda, constituída por 5 aviões, foi recebida em 1942 sendo os aparelhos igualmente equipados com o motor "Kinner K 160".



Hidroavião "HAWKER-OSPREY III" (Inglaterra)
(Adquiridos dois)

Características:
Monomotor de flutuadores, bilugar, biplano, para reconhecimento e combate.
Estrutura metálica, com revestimento de tela, "capot" do motor e flutuadores em alumínio.
Um motor "Rolls-Royce Kestrel II M. S.", de 12 cilindros em V, resfriado por água, com 630 HP.
Armamento: Uma metralhadora Vickers 7,7 mm fixa, frontal, e outra Lewis 7,7 mm em torreta giratória, no assento posterior.
Velocidades: máxima ao nível do mar, 280 km/h; cruzeiro (a 1000 m), 255 km; amaragem, 105 km/h.
Pesos: vazio, 1703 kg; carregado, 2412 kg; disponível, 709 kg.
Raio de acção (a 1000 m), 930 km.
Dimensões: envergadura (plano superior), 11,30 m e (plano inferior) 9,56 m; comprimento, 8,94 m; altura, 4,60 m; superfície alar, 32,02 m^2.
Para os avisos de 1.ª classe "Afonso de Albuquerque" e "Bartolomeu Dias", foram adquiridos, em Inglaterra, à fábrica "Hawker Siddeley", estes aviões do tipo "Osprey III" e equipados com flutuadores.
Foram os primeiros navios da Armada a dispor de avião de bordo, que era posto na água, com o navio fundeado, por meio de um pau de carga, e recolhido da mesma forma. Era manobra demorada e exigia condições propícias de tempo.
A presença do avião pouco ou nada contribuía para o aumento do seu valor combativo, pelo que, numa remodelação dos navios, foram os aviões retirados de bordo e o espaço anteriormente ocupado por eles aproveitado para aumento da artilharia antiaérea.
O ministério das Colónias adquiriu, em 1938, mais seis hidros "Hawker-Osprey", idênticos, que guarneceram o Centro de Aviação Naval de Macau.

Avião "GENERAL AIRCRAFT MONOSPAR S. T. 12" (Inglaterra)
(Adquirido um)
Características:
Estrutura metálica, com revestimento de tela; asas de dobrar.
Dois motores "De Havilland Gipsy Major I", de 4 cilindros em linha invertidos, resfriados por ar e 130 HP cada um.
Velocidades: máxima (ao nível do mar), 210 km/h; cruzeiro, 185 km/h; aterragem, 100 km/h.
Raio de acção, 1000 km.
Tecto de serviço, 5480 m.
Pesos: vazio, 670 kg; carregado, 1190 kg.
Dimensões: envergadura, 12,24 m; comprimento, 8,03 m; altura, 2,13 m; superfície alar, 20,34 m^2.
Para a fotografia aérea da costa de Angola, em colaboração com a Missão Hidrográfica, adquiriu a Aviação Naval, em Inglaterra, um avião de rodas, monoplano, bimotor, quadrilugar, projecto de origem para turismo aéreo.
A sua aquisição foi coberta com uma verba proveniente da venda dos selos comemorativos da Travessia Aérea do Atlântico Sul pelos gloriosos Gago Coutinho e Sacadura Cabral.
Adaptado, com algumas modificações, à fotografia aérea, foi utilizado nas campanhas hidrográficas de 1937 e 1938 da Missão Hidrográfica de Angola, tendo fotografado toda a costa de Angola, e respectivos portos e rios.

A Brigada de Aviação que operou durante estas duas campanhas era composta do seguinte pessoal da Armada: 1.º-ten. av. António Tello Pacheco, 2.º-ten. av. Francisco Ferrer Caeiro, 2.º-sarg. a. av. n.º 2209, Carlos dos Santos Monteiro e cabo m. av. n.º 394, João Martins Gusmão. Depois deste desgastante trabalho, o avião foi sujeito a uma revisão geral nas oficinas do Centro de Aviação Naval de Lisboa.

Uma vez pronto seguiu, em 1939, para Moçambique, a fim de colaborar, em idêntico serviço, com a Missão Hidrográfica daquele território.

Durante as campanhas hidrográficas de 1939, 1940, 1942 e 1943, o infatigável "Monospar" fotografou toda a costa de Moçambique, os respectivos portos e os principais rios, acelerando significativamente o completamento das cartas hidrográficas.

A 'Brigada de Aviação que actuou durante estas quatro campanhas hidrográficas era constituída pelo seguinte pessoal da Armada: 1.º-ten. av. Joaquim Trindade dos Santos e 2.º-sarg. a.av. n.º 4535, Manuel de Oliveira. Na campanha hidrográfica de 1939 fez parte da Brigada mais o seguinte pessoal: 2.º-ten. av. Henrique da Costa Pessoa e cabo m.av. n.º 2431, Joaquim Rodrigues Mendes. Na de 1940, o 2.º-ten. av. Costa Pessoa foi substituído pelo 2.º-ten. av. Joaquim José Gomes e Trindade, mantendo-se o cabo Rodrigues Mendes.

Nas campanhas hidrográficas de 1942 e 1943, tonou parte o 1.º-ten. observador aeronáutico Décio Braga da Silva, em substituição do anterior oficial, não tendo sido mantido o cabo m.av. Mendes Rodrigues, por razões de serviço. Colaborou, em sua substituição, como auxiliar, nos trabalhos de gabinete fotográfico, o 1.º-mar. torpedeiro n.º 4404, José da Silva Graça, da guarnição do navio-hidrográfico "Bérrio".

Foi, certamente, o avião da Marinha que mais eficientes serviços prestou. Finda a última campanha hidrográfica, a Marinha decidiu oferecê-lo à colónia de Moçambique, passando ao serviço do Quartel General por pouco tempo, pois foi abatido ao serviço em 1944 e recuperados alguns dos seus equipamentos.

Hidroavião "BLACKBURN SHARK II-A" (Inglaterra)
(Adquiridos seis)

Características:

Monomotor de flutuadores, biplano, trilugar, para bombardeamento horizontal ou picado e torpedeamento.

Foram adquiridos em 1936 e abatidos todos em 1938, por apresentarem fraca resistência do travamento das asas após a picada. A Fleet Air Arm inglesa que comprara 100, abatera-os ao serviço ao fim de menos de um ano..

Estrutura metálica, com revestimento de tela nas asas, flutuadores e fuselagem em alumínio.

Um motor "Armstrong Siddeley — Tiger VIC", de 14 cilindros em dupla estrela, resfriado por ar e 700 HP.

Armamento: uma metralhadora frontal Vickers 7,7 mm na fuselagem e outra Vickers-Berthiers de 7,7 mm em posto dorsal; um torpedo ou 680 kg de bombas sob as asas.

Velocidades: máxima (a 1676 m), 230 km/h; cruzeiro (a 1676 m), 180 km/h.

Raio de acção (máximo), 1110 km.

Tecto de serviço, 4648 m.

Pesos: vazio, 2172 kg; equipado, 3745 kg.

Dimensões: envergadura, 14,02 m; comprimento, 11,71 m; altura 4,72 m; área alar, 44,98 m².

A aquisição destes hidros levantou certa celeuma na Marinha; na repetição, em Lisboa, das provas de recepção efectuadas em Inglaterra, não se obtiveram resultados idênticos e a que, no caderno de encargos, o construtor se obrigava.

Especialmente, nas provas de picada simulando o lançamento de torpedos, verificaram-se exagerados enlongamentos do travamento das asas, pelo que não chegaram a ser adquiridos os torpedos apropriados para lançamento aéreo.

Destacou-se, no entanto, da mediocridade, o "Shark 74", ao efectuar no Outono de 1936 (de 23 a 30 de Outubro) uma missão de serviço especial, a Inglaterra e volta, levando importante documento do Governo português à Comissão de Não Intervenção na Guerra Civil de Espanha. A guarnição que cumpriu essa missão de serviço era constituída pelo seguinte pessoal da Armada: 2.º-ten. av. Joaquim Trindade dos Santos, piloto; 2.º-ten. av. José de Freitas Ribeiro, navegador; 2.º-sarg. m. av. n.º 7327, Francisco da Cruz Fazenda, mecânico e eventual radiotelegrafista.

Hidroavião "AVRO 626" (Inglaterra)
(Adquiridos doze)

Características:

Monomotor de flutuadores, trilugar, biplano, para treino avançado e de tiro.

Estrutura metálica e revestimento de tela e alumínio.

Motor "Armstrong Siddeley-Cheetah V", de 7 cilindros em estrela, resfriado por ar e de 260 HP.

Armamento: uma metralhadora Lewis 7,7 mm, montada em torreta, no assento posterior.

Velocidades: máxima, 180 km/h; cruzeiro, 160 km/h.

Autonomia: duas horas e quinze minutos.

Tecto de serviço, 3660 m.

Dimensões: envergadura, 10,36 m; comprimento, 8,91 m; altura, 3,20 m; área alar, 27,60 m².

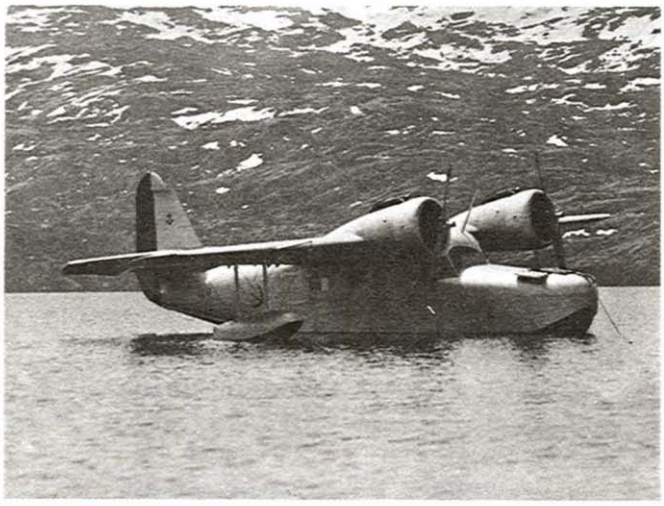
Um destes hidros, o n.º 87, esteve adstrito, com a Missão Hidrográfica dos Açores, ao levantamento fotográfico de todas as ilhas.

Trabalho executado em duas campanhas (1939 e 1940), com o seguinte pessoal da Aviação Naval: 1.º-ten. av. Bernardino Nogueira, 2.º-ten. av. António Júlio Malheiro do Vale e 2.º-sarg. m. av. n.º 4601, José Gonçalves.

Na campanha de 1940, o segundo daqueles oficiais foi substituído pelo 2.º-ten. observador aeronáutico Décio Braga da Silva.

Hidroavião "GRUMMAN G — 213" (E. U. A.)

(Adquiridos doze)



Características:

Bimotor de casco, monoplano, quadrilugar, para reconhecimento armado de longo curso.

Estrutura e revestimento metálico, com "aillerons" e plano horizontal móveis, cobertos de tela.

Dois motores "Pratt & Whitney R-985-SB2 Wasp-Junior", de 9 cilindros em estrela, resfriados por ar e 450 HP cada um.

Velocidades: máxima, 323 km/h a 1500 m; cruzeiro, 307 km/h a 1500 m; de subida, 335 m/minuto.

Raio de acção, 1930 km.

Tecto de serviço, 7100 m.

Pesos: vazio, 2875 kg; carregado, 3650 kg.

Dimensões: envergadura, 14,93 m; comprimento, 11,68 m; altura, 4,75 m; superfície alar, 34,50 m².

Armamento: duas bombas de 110 kg.

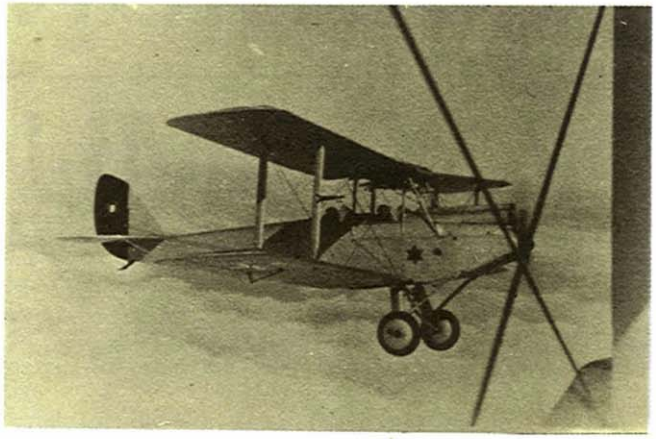
Estes hidros, derivados do anfíbio de transporte de passageiros, denominados "Goose", prestaram excelente serviço durante os doze anos (de 1940 a 1952) em que foram utilizados.

Durante a II Guerra Mundial, efectuaram várias travessias Lisboa-Açores e volta e inúmeras missões de busca e salvamento, tanto a partir dos Açores como de Lisboa.

De salientar, a bem sucedida missão de busca dos náufragos do navio mercante inglês "Avila Star", encontrados entre a Madeira e Gibraltar, após longas e laboriosas horas de voo, a que as várias guarnições dos hidroaviões se devotaram afincadamente.

Avião "DE HAVILLAND D. H. 60-G Gipsy MOTH" (desenho inglês)

(Construídos quatro)



Destruídos em vários acidentes os quatro hidroaviões da mesma marca descritos no artigo anterior, viu-se a Aviação Naval e em particular o Centro de Aviação Naval de Aveiro, a braços com uma profusão de sobressalentes e motores de reserva, sem aplicabilidade imediata.

A ideia de os reconstruir foi imediatamente adoptada, e as oficinas do Centro de Aveiro, sob a proficiente orientação do 1.º-ten. EMQ av. José Rodrigues dos Santos, encetaram, não a reconstrução, mas uma autêntica construção de quatro aviões, que foram, no entretanto, equipados com trens de aterragem adquiridos em Inglaterra.

Houve que estabelecer uma verdadeira carreira de construção para um perfeito alinhamento das fuselagens, e os nossos carpinteiros, descendentes dos calafates das naus da Índia, apresentaram obra perfeita que rivalizou com a original.

As características eram muito semelhantes às dos hidroaviões, com excepção da velocidade que era ligeiramente superior e do peso vazio que era menor, em virtude da eliminação dos flutuadores que eram, no aparelho original, metálicos.

J. Trindade dos Santos
Cap.-m.-g.

(Continua)

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Continuamos a apresentar mais algumas mensagens curiosas...

41 — Durante a II Guerra Mundial, seguiu de Lisboa para os Açores um comboio de navios mercantes, protegido por uma escolta de navios de guerra, de superfície, e por dois submarinos que navegavam em imersão. Na altura, a travessia do Atlântico oferecia grandes perigos, devido às altas probabilidades de ataque por forças consideradas hostis.
Como medida de precaução, o comandante de um dos submarinos pensou que seria conveniente vir à superfície, caso se desse um ataque por forças inimigas; por isso, transmitiu para o comandante da escolta, embarcado num contratorpedeiro, esta mensagem:

= EM CASO DE ATAQUE POR FORÇAS INIMIGAS TENCIONO PERMANECER À SUPERFICIE =

Resposta imediata do comandante da escolta:

= TAMBÉM EU =

42 — Tendo em conta a sua idade, o velho navio devia estar a cair de podre, ou seja, apenas seriam de esperar dele velocidades lentas.
Mas a dedicação do pessoal de máquinas não conhecia limites, e conseguiam-se verdadeiros milagres. Foi assim que a velha fragata, integrada numa força naval em manobras, terminou impecavelmente as operações daquele dia, fazendo a incrível velocidade de 23 nós! O almirante, comandante da força naval, não pôde resistir ao envio dum galanteio que traduzia, numa mensagem simples, a sua admiração pelo esforço desenvolvido por aquela unidade da "Briosa":

= CONGRATULAÇÕES OPERAÇÃO MUITO BEM EXECUTADA. NÃO RESTAM DUVIDAS QUE A VELHA SENHORA CORRE QUANDO LEVANTA A SAIA =

43 — Era um comandante permanentemente irritado, por tudo e por nada, com tudo e todos. Naturalmente por isso, ganhara fama na Corporação, mas perdera amigos.
Era uma pessoa embirrenta, cujo azedume se acentuava quando se sentia obrigado a calar o seu mau feitio.
O seu "destroyer" e um outro, da mesma classe, que tinha embarcado o almirante comandante da força em que se integravam os dois navios, estavam fundeados próximo e, tendo-lhe parecido que o almirante estava em terra, quando observava no navio do lado alguns marinheiros no convés, não rigorosamente uniformizados, o nosso homem não perdeu a oportunidade para mandar transmitir:

= OBSERVO NO CONVÊS DO SEU NAVIO PESSOAL QUE NÃO ESTÁ DEVIDAMENTE UNIFORMIZADO =

Mas o almirante estava efectivamente a bordo e não gostou da mensagem acabada de receber; por isso, ordenou como resposta:

= E EU OBSERVO QUE O SENHOR COMANDANTE OBSERVA DEMAIS =

44 — O serviço de informações descobrira que um submarino inimigo iria desembarcar, algures na costa, uma entidade altamente responsável na espionagem. Em face da informação, o comandante naval determinou que uma pequena força naval se dirigisse para a posição indicada,com as seguintes instruções:

= IMPORTANTE F.D.P.(*1*) A BORDO SUBMARINO POSIÇÃO... APANHEM-NO =

Horas mais tarde, os navios da força naval detectaram o submarino inimigo e cumpriram a missão, como se pode depreender pela mensagem transmitida para terra:

= SUBMARINO AFUNDADO. F.D.P. AINDA A BORDO =

---

(1) F.D.P. — iniciais duma obscenidade que pretende ofender os genitores.

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

DIA DA MARINHA

Sempre aqui nos temos batido pela justiça que seria feita se o DIA DA MARINHA, que ora se comemora, fosse anualmente assinalado nos selos portugueses, o que aliás, como também aqui já escrevemos, se verifica em outros países.

Na verdade, não se compreende muito bem como é possível que a efeméride que marca a concretização do sonho do Infante D. Henrique e que é considerada em todo o mundo como das mais grandiosas e gloriosas páginas da história da humanidade, continue a não merecer a atenção dos responsáveis pelo planeamento das emissões dos nossos selos.
Temos para nós que, além de homenagear todos aqueles que, ao longo dos séculos sulcaram os mares, era uma oportunidade de lembrar ao mundo que, como disse o Poeta, *muito do sal da água do mar, são lágrimas das gentes de Portugal.* O tema, por demais maravilhoso, assegura à partida que tais selos seriam aceites com muita satisfação em todo o mundo filatélico que é realmente muito grande.

Por nos parecer da maior justiça, mais uma vez aqui deixamos expressa a esperança de que não esteja longe o ano em que, filatelicamente, com selos, seja assinalado o DIA DA MARINHA de Portugal.

TEMA POUPANÇA

Numa iniciativa a todos os títulos de louvar, a Caixa Geral de Depósitos que nos últimos anos tão bons serviços tem prestado à causa filatélica e que culminaram no passado ano, como certamente todos recordam, com a organização da Mostra Filatélica do Tema Poupança inserida nas celebrações do Dia Mundial da Poupança, que, apesar do ineditismo, despertou muito interesse e alcançou assinalável êxito, parece-nos interessada em dar continuidade àquela feliz iniciativa.

Tal dedução vem-nos do facto daquela entidade estar a distribuir mensalmente pelos interessados, um boletim informativo sobre selos e outro material filatélico de interesse para os cultores do curioso tema, concretizando com notícias sobre novidades que pelo mundo além vão aparecendo.
Estamos convencidos de que essas informações serão enviadas a todos os interessados que as solicitarem mas, se algum dos nossos leitores nelas tiver empenho, nós teremos o maior prazer em procurar satisfazer esse desejo.

OS BILHETES POSTAIS PORTUGUESES COMPLETAM 100 ANOS DE EXISTÊNCIA

Todos sabem que os bilhetes postais são pequenos cartões de determinado formato, com selo impresso, e apresentados de forma a receberem num dos lados o endereço do destinatário e de quem expede e, do outro, o texto que se deseja comunicar.
Em Portugal, comemora-se este ano o centenário da sua existência entre nós e, dado que actualmente são considerados peças filatélicas de inegável interesse e valor, vamos, embora resumidamente, historiar a sua existência.
Embora se encontre documentação que lhes faz referência em 1872, o que se verificou quando da Con-

venção Postal entre o nosso país e a Alemanha, assinada em Berlim em 9 de Maio desse ano e, posteriormente, na Convenção celebrada com a Espanha em 6 de Fevereiro de 1873, o certo é que, somente em 1878, precisamente no dia 1.º de Janeiro, esta forma de franquia apareceu em Portugal.

Tanto nas duas Convenções citadas, como numa outra realizada em Berna, em 1874, esta forma de franquia era já designada por Bilhete Postal e, embora durante este espaço de tempo conhecesse outra denominação, acabou finalmente por ser decidido na Convenção de Paris de 1878 que a designação seria a que ainda hoje conserva.

Creem os estudiosos da matéria que, inicialmente, houve a ideia de não imprimir o selo no próprio bilhete postal, opinião que fundamentam no facto de, na colecção de ensaios legada por Carl Georg à Casa da Moeda, se encontrarem dois exemplares em cartolina branca com um rectângulo no canto superior direito que, tudo leva a crer, se destinava à colocação do respectivo selo.

A adopção do bilhete postal em Portugal deve-se a um decreto de 31 de Outubro de 1877, e os primeiros, com as taxas de 15 e 25 réis, foram postos em circulação, como atrás dissemos, em 1 de Janeiro de 1878. A diferença que se verificava nas taxas devia-se ao facto de as de 15 réis se destinarem a circular apenas no Continente do Reino, nas Ilhas Adjacentes e em Espanha, e as de 25 se destinarem a todos os outros países da União Postal e às então, colónias portuguesas do Ultramar. É curioso frizar ainda que o decreto que instituiu os bilhetes postais, afirma que para a decisão daquela adopção contribuira um relatório do ministro e secretário dos Negócios de Obras Públicas, Comércio e Indústria que era então João Gualberto de Barros e Cunha, e que o director dos Correios e Postas do Reino era o conselheiro Guilhermino Augusto de Barros.

Muito naturalmente que os selos impressos nos bilhetes postais eram, tanto nos motivos como nas cores, semelhantes aos das franquias então em circulação, e algumas dificuldades surgidas por essa impressão ser feita em relevo foram, com o andar dos tempos, ultrapassadas.

Modernamente e por vezes, os bilhetes postais passaram a incluir ilustrações inspiradas em factos históricos, com obras poéticas consagradas e reproduções de telas bem conhecidas, o que os tornou mais belos e, internacionalmente, lhes conferiu a classificação de maravilhosas peças filatélicas.

Entre nós, poucos filatelistas de épocas transactas se interessaram por eles, invocando a razão de que a filatelia cuidava apenas dos selos, o que é de lastimar mas, o aparecimento de entusiastas e estudiosos modificou a situação, de tal modo que, hoje, os bilhetes postais ocupam dentro dos coleccionadores o lugar a que têm indiscutível direito. Está anunciado que o centenário do Bilhete Postal será devidamente comemorado mas, do facto nos ocuparemos na devida ocasião.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Numismática e Medalhística

MOEDAS PORTUGUESAS DA REPÚBLICA — IV

Em continuidade ao nosso pequeno estudo das moedas cunhadas durante a República Portuguesa, vamos hoje dedicar-nos à observação do tostão, moeda que conseguiu ultrapassar todas as desvalorizações até à data tendo, para isso, de ser reduzida a um minúsculo disco de alumínio. Sobre o seu fim cremos já não haver dúvidas.
A cunhagem desta moeda iniciou-se em 1915 e continua a ser emitida nos nossos dias (1977).
Vamos considerar cinco fases para o estudo sobre o metal e o tamanho que a moeda apresenta ao longo da sua existência.
1.ª fase — 1915 — O tostão cunha-se em prata, só nesta data.
2.ª fase — 1920/21 — O tostão cunha-se em cupro-níquel.
3.ª fase — 1924/25/26/30/38/40 — O tostão cunha-se em bronze, mas no módulo grande. O seu diâmetro é de 22 mm. É nesta fase que os 10 centavos apresentam maior tamanho.
4.ª fase — 1942 até 1969 — O tostão cunha-se em bronze, mas de módulo mais pequeno (17,5 mm).
5.ª fase — 1969 até aos nossos dias — A cunhagem passou a ser em alumínio.

1.ª FASE: O primeiro tostão do Novo Regime é uma bonita moeda de prata que se cunhou em 1915. Tem de módulo 20 mm, peso legal 2,5 gramas, apresentando no anverso a legenda *REPÚBLICA PORTUGUESA* e a data, tendo ao centro a gravura da República — efígie de mulher. No reverso apresenta o escudo nacional circundado por ramos de árvore e o valor por extenso — *10 centavos.*
Esta moeda apresenta-se no mercado ao preço médio de 50$00, o que equivale a 500 tostões actuais!!!

2.ª FASE: A cunhagem em prata do tostão teve a sua experiência em 1915, suspendendo-se até 1920, altura em que voltou a circular, mas desta feita em cupro-níquel.
Nesta cunhagem o tostão passou ao módulo de 19 mm, mas o seu peso subiu para 3 gramas, devido à sua maior espessura. A beleza diminuiu, mostrando agora no anverso a inscrição *REPUBLICA PORTUGUESA — 20 CENTAVOS — 1920 (21)* e no reverso a imagem da República, apenas.
Esta moeda, mais pobre que a anterior, é no entanto mais cara no mercado, o que se explica devido à sua menor tiragem. Quando BELA, paga-se por 130$00 e por vezes mais; quando normal, por 70$00 a 80$00 arranja-se um exemplar.

3.ª FASE: Compreende a cunhagem em bronze, de módulo maior. Em bronze, como veremos, houve duas cunhagens sucessivas, distinguindo-se uma da outra pelo tamanho e também pela apresentação de gravuras.
Esta moeda que é a maior no seu valor, tem 22 mm de módulo e pesa 4 gramas. Quando BELA, é uma moeda bonita, não pela forma em si, mas sim pelo brilho do metal. Continua a apresentar exactamente as mesmas características da moeda anterior em cupro-níquel, tendo as mesmas inscrições do anverso e reverso.
O valor de mercado oscila consoante a data, atingindo no estado BELA:
1924 — 110$00
1925 — 110$00
1926 — 110$00
1940 — 140$00
1938 — 300$00
1930 — 1200$00
Em estado normal (MBC) é corrente encontrar-se o 1930 por 600$00 e o 1938 por 145$00.

4.ª FASE: A partir de agora — 1942, o tostão passa a fazer parte integrante do nosso dia a dia, pois embora aparecendo pouco ainda se vai encontrando, apresentando-se no tamanho e desenhos que nos foram e ainda são familiares.
Temos assim o tostão em *X* — o tostão romano, por o seu valor ser em numeração romana. No anverso apresenta: os escudetes e as quinas ao centro e a legenda *REPÚBLICA PORTUGUESA* e a data. No reverso: *X CENTAVOS* e folhas de oli-

veira. Moeda pequena, pesando 2 gramas e módulo de 17,5 mm.
Esta moeda vale pouco no mercado, pois ainda circula. Temos entretanto um caso especial em 1968, em que foram produzidas moedas de eixo contrário ao normal — moedas de eixo vertical — que se valorizaram já para cima de 500$00.
As outras datas nada valem, ou valem muito pouco (1942 até 1949), tendo no entanto já bastante valor se se apresentarem em estado BELA, pois o 1942 já se vendeu por 250$00 neste estado.

5.ª FASE: Aparece o actual tostão de alumínio que todos conhecemos e pesa 0,5 gramas, tendo de módulo 15 mm. O seu valor já é grande para as datas de 1969 e 1970!!!
Não se sabe como, apareceu meia dúzia destas moedas no mercado e já oscilam pelos 1000$00 e mais. Foram também produzidas moedas de eixo vertical na data de 1974, razão que as levou a valorizarem-se para cima de 100$00. Tantas surpresas para uma moeda que parecia nada valer ...

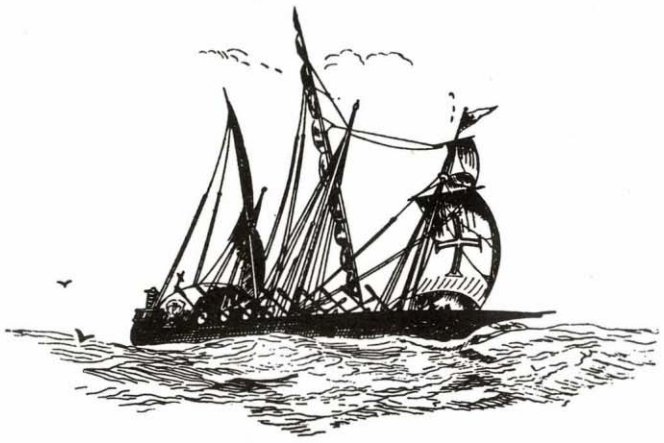
AFAC

Terminologia Naval

GAJEIRO — Marinheiro que tinha por encargo a segurança e conservação de cada um dos mastros do navio e do seu aparelho e velame, sendo ele quem dirigia também todos os trabalhos ali realizados; o seu substituto tinha a designação de sota-gajeiro; era a eles que competia subir aos cestos de gávea nas imediações de terra a fim de a avistar, pelo que recebiam um prémio, ao anunciá-lo.

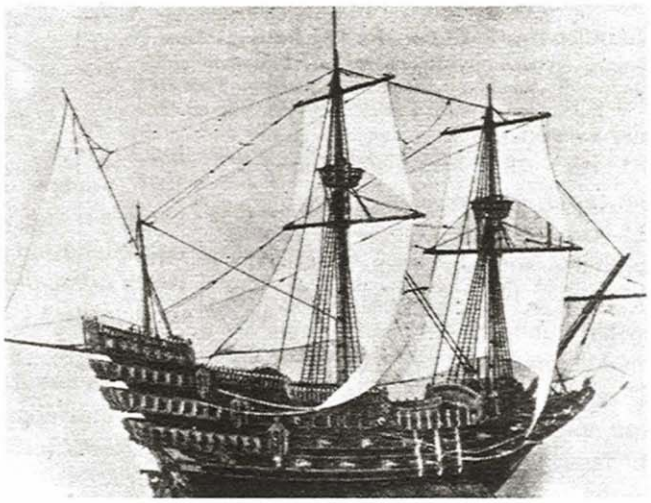
GALA — Vela ré ou draiva; vela de proporções maiores que a mezena e que, em condições de bom tempo, se enverga em substituição desta.

GALA-GALA — Betume de cal virgem, estopa e azeite, outrora usado como calafeto e para cobrir o tabuado do fundo dos navios para conseguir melhor vedação e evitar o apodrecimento da madeira; sobre este betume aplicava-se um forro exterior.



GALÉ — Embarcação a remos, podendo largar pano, usada na segunda metade do século XVI e princípios do século XVII, de formas longas e estreitas, chegando a ter 25 bancadas sobrepostas para os remadores que, em grupo, constituiam a chusma; tinha um beque muito afilado e era provida de um esporão metálico; consoante as características que apresentava, assim recebia diferentes designações: bastarda, disforme, grossa, inteira, ligeira ou subtil, patrona, real, etc.

GALEAÇA — Galé grande, de três mastros armando velas latinas, com borda alta e dispondo de um castelo à proa e à popa.

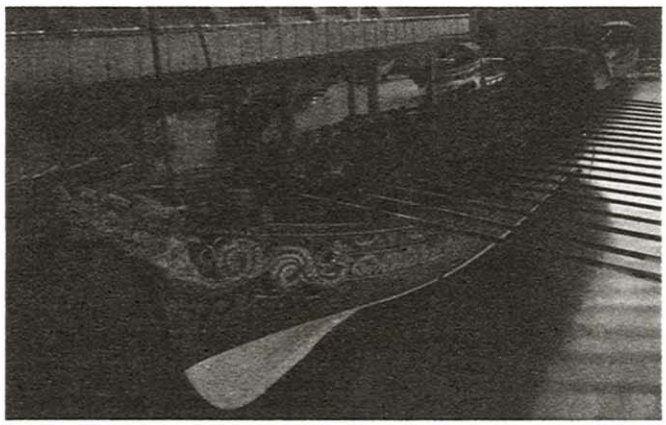


GALEÃO — Navio de guerra de quatro mastros, com pano redondo nos dois de vante e latino nos de ré, usado nos séculos XVI a XVIII nas navegações portuguesas e na protecção à frota mercante.

GALEAR — Balanço natural e suave do navio quando fundeado ou a navegar, por acção de vaga alta e espaçada recebida pela proa.

GALEONETE — Galeão pequeno. Galeoto.

GALEOTA — Galé pequena, de 20 remos por borda, podendo armar dois mastros, com pano latino e não dispondo de acastelamentos; construiram-se galeotas especialmente destinadas ao transporte de famílias reais, unicamente movidas a remos, ornamentadas a talha e dourados e dispondo de um tendal à popa.



GALEOTE — Remador das galés; os galeotes eram classificados em três categorias: voluntários ou livres, forçados e escravos; os voluntários eram os combatentes e recrutavam-se entre antigos forçados e vadios; os forçados encontravam-se a cumprir pena e permaneciam a bordo presos com grilhetas; os escravos eram habitualmente mouros, turcos ou negros que haviam sido aprisionados ou que tinham sido comprados.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Desporto

A ESCOLA DE FUZILEIROS VENCEU O TORNEIO DE FUTEBOL DE CINCO DA ARMADA

A equipa de futebol de cinco da Escola de Fuzileiros (zona Centro) foi a brilhante vencedora do Torneio de Futebol de Cinco da Armada. Na final, realizada no Pavilhão da Tapadinha, em Lisboa, no dia 19 de Maio findo, venceu por 2–0 a equipa da Estação Radionaval "Almirante Ramos Pereira" (zona Norte).

A "Revista da Armada" endereça as suas felicitações aos novos campeões e à equipa vencida.

N. R. — Por motivo de a hora do jogo da final ter sido antecipada e do facto de não termos tido conhecimento, não nos é possível apresentar a habitual reportagem fotográfica.

TIRO

De 8 a 12 de Maio passado, realizou-se o Torneio de Tiro das Forças Armadas nas modalidades de espingarda e pistola.

No torneio de espingarda, em que a Armada participou pela 1.ª vez, a nossa equipa não pôde ir além dum 5.º lugar colectivo.

Já no torneio de pistola, a equipa da Armada classificou-se em 2.º lugar, colectivamente, nas provas U.I.T. e Velocidade Militar, tendo, individualmente, obtido os seguintes resultados:

PROVA U.I.T.:

2.º — 1.º-sarg. FZ Madail	559 pontos
5.º — Cap.-ten. EMQ F. Neto	555 pontos
8.º — Cabo A Oliveira	547 pontos
16.º — Asp. F. de Oliveira	526 pontos
22.º — Cap.-ten. C. Marques	503 pontos

PROVA VELOCIDADE MILITAR:

4.º — 1.º-sarg. FZ Madail	277 pontos
6.º — Cap.-ten. C. Neto	272 pontos
13.º — Cabo A Oliveira	248 pontos
15.º — Asp. F. de Oliveira	244 pontos
23.º — Cap.-ten. C. Marques	213 pontos

ATLETISMO

Competindo em provas federadas, a equipa de atletismo da Armada disputou o Torneio de Apuramento Regional da III Divisão, a que concorreram 18 equipas, tendo a nossa representação obtido um honroso 2.º lugar.

(Colaboração da D.S.E.F.)

FUTEBOL DE CINCO

Terminou recentemente o Torneio Interno de Futebol de Cinco organizado pelo Serviço de Educação Física do C.S.D.M., no qual participaram 10 equipas representativas dos vários serviços e organismos instalados no edifício do Ministério da Marinha.

Foi brilhante vencedor do Torneio a equipa do Centro de Comunicações da Armada, seguida das da Direcção-Geral do Material Naval e da Direcção do Serviço do Pessoal (Secretaria Central).

A equipa de futebol de cinco do CCA.

Conversa entre marinh

O almirante Augusto Souto Silva Cruz tem 61 anos de idade, é casado e tem dois filhos e um neto. Nasceu em Lisboa, na freguesia de S. Sebastião da Pedreira e assentou praça na Escola Naval em 1935. Serviu na extinta Aviação Naval, como navegador, foi capitão dos portos de Vila do Porto e do Chinde, comandou a canhoneira "Tete", o draga-minas "Ponta Delgada" e a Flotilha de Navios Patrulhas, foi delegado em vários organismos internacionais, é especializado em navegação aérea e em radiotelegrafia e comunicações. Fez os cursos navais de guerra (geral e superior), o de controle naval de navegação e o de altos estudos da defesa nacional e de guerra electrónica (na US Army Signal School). Possui muitos louvores e condecorações, fala francês e inglês e é chefe do Estado Maior da Armada desde Novembro de 1975.

Como curiosidade, cita-se o facto de seu pai — José Pedro da Cruz — ter 90 anos e ser um pintor de reconhecido mérito. É dele o quadro do Museu de Marinha que publicámos na capa do número 77 da Revista.

Dado que comemoramos neste número o Dia da Marinha, achámos que seria oportuna uma "conversa" com o CEMA, ventilando alguns problemas relativos à Corporação e que andam no pensamento de todos.

Atendido prontamente o nosso desejo, começámos por lhe formular a seguinte pergunta:

R.A. — Quais as missões que, no novo quadro nacional, competem à Marinha?

S.C. — Os estudos das novas missões das Forças Armadas foram realizados em conjunto no EMGFA e constam dum documento que está servindo de base para futuros trabalhos.

Desse documento se extraíram as seguintes missões que constam do meu despacho de 12 de Abril de 1976:

— Cooperar com o Exército e a Força Aérea na Defesa do Territofio Nacional.
— Fiscalizar e garantir a segurança das águas de jurisdição nacional e fundo do mar, onde o interesse nacional o exija.
— Proteger as linhas de comunicações marítimas.
— Cooperar com o Exército e a Força Aérea, em casos de excepção, na manutenção da ordem interna.
— Colaborar nas tarefas de reconstrução nacional, apoiando as actividades económicas ligadas ao mar.
— Satisfazer, no sentido naval, os compromissos internacionais assumidos pelo país.
— Exercer presença naval, especialmente nos países onde existam comunidades portuguesas.
— Satisfazer eventuais compromissos de cooperação com os novos países de expressão portuguesa.
— Colaborar com a ONU ou outras organizações internacionais, em operações de manutenção da paz e de carácter humanitário.

No que diz respeito aos fuzileiros, houve igualmente a preocupação de defenir claramente as suas missões, como parte integrante da Marinha, no meu despacho de 17 de Janeiro de 1977.

Aí se acentua que deles se espera, principalmente, que constituam uma força altamente qualificada que permita à Marinha dispôr de uma indispensável capacidade anfíbia, mesmo com as limitações de meios de todos conhecidas.

Como se vê, para além das missões de carácter nacional exclusivamente atribuídas à Marinha, outras existem de íntima colaboração com os outros Ramos e com as Marinhas dos países NATO, sem esquecer o contributo muito positivo que podemos e devemos dar às actividades ligadas ao mar e que tanto poderão contribuir para a nossa recuperação económica.

R.A. — Quais os planos existentes para a renovação da nossa frota de guerra?

S. C. — Há um grupo de trabalho no Estado Maior da Armada, presidido pelo contra-almirante Cardoso Tavares, encarregado de proceder ao estudo da renovação dos meios navais, em função das missões que competem à Armada.

Nesse estudo distingue-se:

— Projecto das novas fragatas

Está feito um estudo completo e foram estabelecidos contactos dentro da NATO, onde se criou, na dependência do "Defense Planing Committee" (DPC), um grupo *ad-hoc* para auxílio militar a Portugal e à Turquia. Tem sido reconhecido nas reuniões da NATO e tem feito parte dos comunicados destribuídos à imprensa que o reforço do potencial militar de Portugal não pode, nas presentes condições económicas do país, ser conseguido pelo aumento do nosso orçamento

neiros...

militar, pelo que todos os restantes países NATO são convidados a contribuir materialmente para que Portugal possa satisfazer os objectivos de forças constantes dos planos a longo prazo, aprovados na NATO.

Para a compra planeada de três fragatas (inglesas do tipo 21, modificado) contar-se-ia, em princípio, com uma contribuição portuguesa de cerca de 100 milhões de dólares, obtidos através da venda das quatro corvetas classe "Baptista de Andrade", e uma contribuição dos restantes países da NATO sob formas a acordar. Como as fragatas custam, em termos actuais, 111 milhões de dólares cada uma, a contribuição teria de ser de 233 milhões de dólares, quer sob forma de subsídio, quer de fornecimento de equipamento.

As negociações para venda das corvetas estão a cargo do Governo, através de uma comissão à qual a Marinha apenas presta assistência técnica.

É preciso ter bem presentes as dificuldades de que se reveste a obtenção duma ajuda externa dum montante tão elevado, das dificuldades que haverá ainda que vencer para a conseguir e das demoras inevitáveis para a sua concretização, uma vez que uma fragata moderna não leva menos de 5 a 6 anos a construir.

Por isso, estão sendo tomadas medidas destinadas a modernizar e a prolongar a vida útil das FF classe "Almirante Pereira da Silva" para o que se dispõe dum crédito de 150 000 contos, além duma contribuição do MAAG de 2,6 milhões de dólares.

Julgo importante acentuar que, qualquer que venha a ser o plano de renovação da Armada, tudo se fará para que os novos navios sejam construídos em estaleiros nacionais, por forma a garantir-lhes trabalho e uma actualização maior em relação a certas técnicas de ponta.

— Fiscalização das águas territoriais.

De 5 a 9 de Junho, fui em visita oficial à Noruega, acompanhado duma missão composta por dois oficiais da Marinha, um da Força Aérea e dois representantes da Secretaria de Estado das Pescas, a fim de analisar a maneira como os noruegueses tem a funcionar o sistema de fiscalização da Zona

Conduzida pelo C/Almirante M. do Vale
Intervenientes: Revista da Armada (R.A.)
e almirante Souto Cruz, chefe do Estado Maior da Armada (S. C.)

(Foto do cabo A Rui Porfírio)

Económica Exclusiva (ZEE) e tentar adoptar entre nós métodos semelhantes.

Existe um grupo de trabalho inter-ministerial que está a tentar regulamentar a Lei aprovada pela Assembleia da República sobre a ZEE.

A fiscalização da pesca inclui a identificação e apresamento dos navios que se encontrem exercendo actividades ilegais de pesca na zona ZEE e a verificação da actuação dos navios estrangeiros que ali se encontrem ao abrigo de acordos bi-laterais firmados, por forma a evitar que excedam as quotas concedidas ou que usem artes não autorizadas.

Essa fiscalização, que terá de ser pontual mas rigorosa, será exercida nos locais de pesca pelos navios de que, de momento, podemos dispor — corvetas da classe "João Coutinho", patrulhas da classe "Cacine" e lanchas de fiscalização da classe "Albatroz", prevendo-se ainda a eventual actuação das restantes unidades navais, sempre que possível e necessário.

A cobertura da área terá de ser executada pela Força Aérea cuja colaboração é indispensável. Apesar das dificuldades existentes e sobretudo da carência de meios aéreos apropriados, estamos trabalhando em íntimo contacto e temos recebido um apoio total e sem reservas que muito me apraz salientar.

O segredo da eficiência da fiscalização reside na existência de legislação actualizada e na rápida actuação dos Tribunais Marítimos ou equivalentes.

O Ministério da Justiça tem plena consciência do problema e está tomando medidas para permitir ultrapassar essas dificuldades.

Está prevista a construção, em Portugal, de navios para a fiscalização da ZEE. Os respectivos planos estão a ser preparados pelo grupo de trabalho já mencionado, com a colaboração de engenheiros construtores navais e de material. Esses navios deverão ter cerca de 800 a 1000 toneladas e características de casco que lhes permitam exercer a missão em quaisquer condições de tempo. Poderão ter disponibilidades de espaço para instalar mísseis e sensores para, em caso de necessidade, terem efectivo valor militar.
Pensa-se poder apresentar ao Governo um plano concreto para a construção de seis destes navios, num período que cobrirá vários anos, a partir de 1979.

— Futuro das capitanias

Tem sido discutido em reuniões interministeriais e foi reconhecida a indispensabilidade de as manter em funcionamento com um possível reforço de autoridade dos capitães dos portos em certas matérias, designadamente na aplicação de multas a navios estrangeiros que violem as leis na ZEE nacional. As capitanias continuarão sob a dependência da Direcção-Geral dos Serviços do Fomento Marítimo, da Armada, a qual se encarregará da difusão das instruções dimanadas das Secretarias de Estado da Marinha Mercante e das Pescas e a elas destinadas, para execução.

— Alguns problemas do pessoal

O problema da reestruturação de quadros e carreiras já entrou em vigor para o pessoal dos quadros permanentes — sargentos, cabos e marinheiros — esperando-se que o ritmo das promoções possa melhorar sensivelmente, tornando mais aliciante a carreira. Quanto aos sargentos, o respectivo estatuto foi submetido ao Conselho dos chefes de Estado Maior, aguardando aprovação do Conselho da Revolução.
Relativamente aos oficiais, foi feito um esboço de reestruturação de carreira que foi já difundido para os comandos, com o objectivo de recolher comentários e sugestões.
Sobre o pessoal civil, está em estudo no EMGFA a reestruturação da respectiva carreira, bem como a definição das relações entre pessoal civil e o comando. Espera-se a publicação, a breve prazo, da legislação necessária, para os três ramos das FA. Conta-se que desta reestruturação possa resultar uma nítida melhoria para o pessoal civil ao serviço da Marinha.

— Assistência às famílias

Está a ser considerada em dois aspectos: maior eficiência dos serviços da ADMA e radical modificação nos serviços prestados pelos SSFA. Nestes últimos, que vão receber um substancial aumento de meios financeiros, vão ser aumentados os subsídios de velhice, viuvez, invalidez e orfandade, bem como as comparticipações escolares e assistência à terceira idade.
Nos serviços médicos, está-se a tentar a integração funcional entre os três ramos das FA, esperando-se que esta experiência possa permitir uma maior eficiência na assistência na doença para os militares, funcionários civis dos departamentos militares e suas famílias.

Focados que foram estes importantes problemas da Marinha, trocámos ainda algumas impressões, nomeadamente:

R.A. — Temos observado sintomas que nos levam a pensar que se está a descurar a preparação militar dos nossos marinheiros — técnicos mas, antes de tudo militares — no que respeita a treinos de infantaria, constituição de forças de desembarque, etc.
É certo que a Marinha dispõe de uma força de fuzileiros muito eficiente e bem preparada mas, quer-nos parecer, isso não impede que o restante pessoal, sobretudo o dos navios, seja chamado a desempenhar missões de intervenção em terra, como tantas vezes tem sucedido ao longo da nossa história naval.
A propósito, gostaria de expressar o desejo que nos desfiles militares, guardas de honra, etc., reaparecessem os marinheiros dos navios e unidades em terra, em conjunto com os fuzileiros, estes com a sua boina preta e polainas brancas, aqueles com boné branco, calça de boca de sino e... fiel de navalha.
Que pensa o almirante disto?

S.C. — Penso que há realmente interesse em reatar as velhas tradições da Marinha e espero que, através de uma maior eficiência dos serviços de bordo — designadamente no campo da manutenção dos navios — seja possível reformular a instrução do pessoal dando à infantaria, novamente, a importância que já mereceu.

R.A. — Sabemos que é impopular abordar este assunto mas, não queremos deixar de o fazer, apenas como um desabafo de velhos marinheiros. O facto do pessoal ter sido autorizado a entrar e sair das unidades à paisana (e sabemos bem como isso é cómodo) tirou à cidade de Lisboa uma das suas características: ver nas suas ruas, sobretudo nas dos bairros mais populares, as fardas dos marujos tão simpáticas e consideradas pelo povo português.
Agora, raramente se vê um marinheiro fardado na rua e, compreendendo embora a situação, temos pena.
Somos ou não um país de marinheiros? É ou não Lisboa o centro nevrálgico da nossa Armada?
Como era bonito, ver sair da Doca da Marinha, à hora da chegada das embarcações do Alfeite, aquela avalanche de "gaivotas", que se espalhavam alegremente pela cidade. Saudosismo? talvez seja mas, manifestamo-lo sem vergonha.

S.C. — Concordo consigo; não há dúvida que a presença de marinheiros bem fardados na rua só prestigiava a Marinha. A autorização para entrar e sair das unidades à paisana foi concedida e não é de revogar, cabendo à iniciativa do pessoal utilizar ou não essa prerrogativa com plena consciência do significado e impacto que pode ter junto da população civil o reatar de uma velha tradição, agora não imposta mas livremente aceite.

R.A. — Sabemos perfeitamente que o almirante está com o seu tempo todo tomado e sabemos também que a Re-

vista tem limitações de espaço. Por isso, teremos que finalizar esta interessantíssima conversa. Antes porém, perguntamos se o almirante quer dizer algumas palavras à Corporação a propósito do Dia da Marinha que todos vivemos de alma e coração.

S.C. — Entendo que o Dia da Marinha deve ser algo mais que uma simples comemoração. Ele deve ser um dia em que todos nós, marinheiros, desde o almirante ao grumete mais moderno, devemos reflectir nas missões que nos compete e na forma como poderemos contribuir para a defesa da Nação e das instituições democráticas que livremente escolhemos e de que não estamos dispostos a abdicar.

Isto passa por um crescente esforço de profissionalização a todos os níveis, dada a complexidade dos meios que teremos de operar. Mas passa também pela consciência dos sacrifícios que teremos de fazer e do duro trabalho a suportar para tirar dos escassos meios disponíveis todo o rendimento possível para que a nossa contribuição seja efectivamente útil.

Esse espírito de missão, desenvolvido num ambiente de disciplina e de sincera camaradagem, foi sempre timbre da Marinha através dos muitos séculos da sua existência. Estou convicto que hoje, como no passado, seremos capazes de cumprir serena e conscientemente o nosso dever e que o país poderá contar com os seus marinheiros para voltar a ser exemplo de nações e para ultrapassar as dificuldades económicas com que hoje se debate.

Ao enviar a todos os camaradas as minhas sinceras saudações permito-me, em nome de todos, declarar ao País que pode e deve confiar na nossa determinação para a construção dum Portugal renovado, onde os nossos filhos possam viver, em paz e liberdade, uma vida melhor.

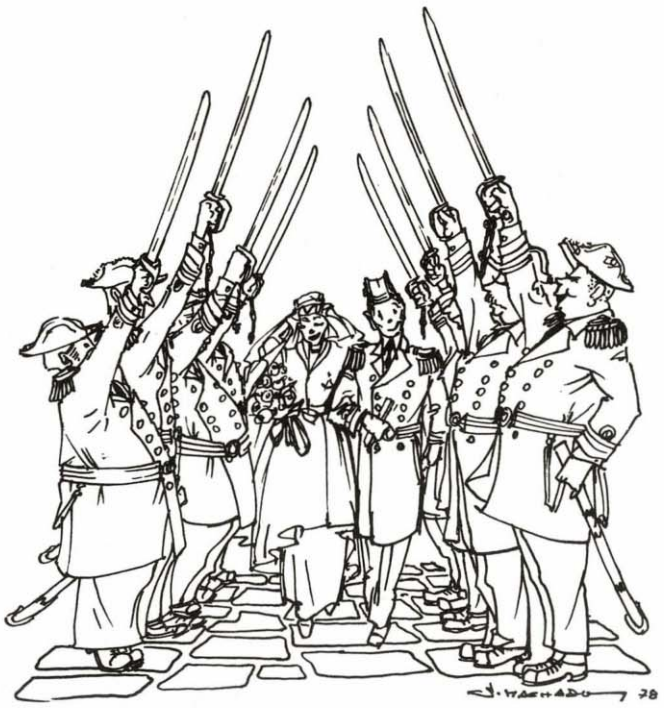
Histórias de marinheiros

3 — O senhor tenente vai casar...

Já lá vão muitos anos, a bordo de um contratorpedeiro, amarrado à bóia, no Tejo e aos domingos, a guarnição começou a notar que, infalivelmente, quando o senhor tenente dos torpedos estava de serviço, o "gasolina" era enviado a terra para trazer visitas. Ao portaló, e antes da embarcação largar, ele próprio lhe dava uma vista de olhos. Raramente o exame o satisfazia. Uma vez eram os panos azuis, que cobrem as bancadas, quando embarcam pessoas de categoria, que estavam enrugados. E lá ia o contra-mestre de serviço, a toda a pressa, buscar os do senhor comandante, sempre guardados, ciosamente, para as grandes ocasiões. Outras vezes, eram os amarelos do leme que não reluziam suficientemente ao claro sol lisboeta. E logo o contra-mestre obrigava o patrão da embarcação a esfregá-los, de novo, com desperdício. Por fim, o "gasolina" lá largava, sempre às ordens de duas senhoras. O senhor tenente ficava no convés, passeando, para um e outro lado, olhando de vez em quando, para o cais da caldeirinha. Às vezes, a embarcação tardava em regressar. E ele chamava pelo sinaleiro de serviço que lhe trazia o binóculo da ponte, para melhor vigiar o que se passava em terra. E o pessoal, espalhado pelo navio, nas relativas preguiças do domingo, "cocava".

Finalmente, a embarcação atracava. E o senhor tenente, solicito, descia ao patim inferior do portaló que as senhoras alcançavam, entre gritinhos medrosos e sorrisos agradecidos.

O cozinheiro tinha ordens rigorosas para o chá que o senhor tenente desejava fosse servido, pontualmente, às cinco. E todos os domingos, quando o senhor tenente estava de serviço, era a mesma coisa.



Das duas senhoras — e isso observou logo a guarnição — uma vinha sempre, era "permanente às gáveas", como dizia o contra-mestre. A respectiva companheira é que variava. Lá para a proa começou a dizer-se, então, que o senhor tenente dos torpedos ia casar. E não se enganaram. Certa manhã fresca de Abril, saindo da igreja, o senhor tenente e a noiva passaram debaixo de uma abóbada de espadas entrecruzadas que mal os defendia de um aguaceiro forte que tombava.

Seguiu-se o clássico copo-d'água. Os camaradas do curso e os do navio, estavam presentes na máxima força.

Muitas raparigas presentes tagarelavam alto e riam a espaços, com os rapazes do botão de âncora. Decerto que novas preocupações se preparavam para outros contra-mestres de serviço...

De repente, fez-se silêncio. Alguém ia falar. Era um tenente do mesmo contratorpedeiro — oficial mais antigo presente, a quem competia a saudação da praxe. "Minhas senhoras e meus senhores!", começou ele. "O casamento não é mais do que uma viagem por mar, como outra qualquer. Nós estamos agora, aqui reunidos no cais, e os noivos não tardarão em partir. Ele é, por dever do ofício, o comandante. A ele lhe compete decidir sobre o rumo a seguir, os portos a escolher, a manobra nos momentos difíceis. Ela será o imediato, cuidando do bom aspecto do barco — a sua casa —, do seu conforto, do seu arranjo. Ambos se completam nas suas missões, de modo a atingir sempre, com felicidade, os portos do destino. A hora da largada é sempre alegre, cheia de sorrisos e de esperança. Aguarda-os lá fora o mar da vida, ora calmo e fácil, por vezes tempestuoso e bravo. Queremos que o céu lhes seja sempre azul e sem nuvens. Mas se ele algum dia se toldar de negro, no prenúncio de tempestade próxima, mão rija no leme e a nau não abrirá água.

"...Aqui ficamos todos. Só eles vão partir. No momento da despedida, duas palavras bastam para resumir o que nos vai na alma: — Boa viagem!... E não se esqueçam: — Podem esperar-vos duros trabalhos no alto mar; façam por aumentar a *tripulação*".

Decorreram anos. E um dia, o tenente que fizera a saudação, voltando de uma longa comissão por mares distantes, constatou que os noivos não tinham esquecido o conselho que lhes dera. Foi encontrá-los, na Rua do Ouro, levando, "a reboque", dois "grumetezinhos" rechonchudos e loiros...

S. B.

Reportagem

FILMES SOBRE BARCOS VIQUINGUES E DO GALEÃO "VASA" PROJECTADOS NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

Na sessão do dia 2 de Maio passado, do Centro de Estudos de Marinha, realizada no Museu de Marinha, em Belém, a que presidiu o adjunto do chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Garcez de Lencastre, foram projectados dois filmes dinamarqueses e um sueco, cedidos pelas respectivas embaixadas, respeitantes à recuperação de cinco antigos barcos viquingues e do galeão "Vasa" (1628), respectivamente.

A passagem dos filmes foi acompanhada de amplos comentários do contra-almirante Emmanuel Ricou, director do Museu de Marinha, que pôs em evidência o "elevado grau das técnicas e grande espírito de cooperação de instituições e pessoas que permitiram levar a cabo tão brilhantes operações de salvamento e de reconstrução, verdadeiramente modelares, e que constituem um grande exemplo, nomeadamente para o nosso país".

No final, o presidente do Centro, vice-almirante Sarmento Rodrigues, referiu-se ao interesse dos filmes projectados e aos respectivos comentários, tendo em mente a possível recuperação de bens do nosso património naval, citando como exemplo concreto o que se poderia tentar no caso da fragata "D. Fernando II e Glória", cujos restos calcinados jazem encalhados no Mar da Palha, no Tejo.

CENTENÁRIO DA ESCOLA DE ARMAS SUBMARINAS

No dia 3 de Maio passado, comemorou a Escola de Armas Submarinas o 100.º aniversário da data em que foi criada a Escola e Serviço de Torpedos, precursora da actual Escola A/S. As festividades que marcaram as comemorações do centenário restringiram-se ao pessoal do Grupo n.º 2 de Escolas da Armada.

O programa consistiu numa pequena palestra em que foram historiados os antecedentes e origens da Escola A/S, seguida da projecção de um filme sobre guerra naval, de um beberete e de uma confraternização desportiva.

Pretende a Escola de Armas Submarinas levar a cabo, brevemente, uma exposição de fotografia e diapositivos sobre actividades anti-submarinas. Aquela Escola pede, para o efeito, a colaboração de todos os camaradas.

FORÇAS NAVAIS DA STANAVFORLANT E DOS EUA NO TEJO

O comandante da STANAVFORLANT em visita de cumprimentos ao almirante CEMA.

Após os exercícios aero-navais "OPEN-GATE 78", realizados em princípios de Maio passado na área ibero-atlântica, nos quais participaram unidades dos Estados Unidos da América, Grã-Bretanha, Itália, República Federal Alemã, Países Baixos, Canadá e Portugal, e que

envolveram mais de onze mil homens, emtraram no Tejo, para descanso das respectivas guarnições e reabastecimento, uma força naval da STANAVFORLANT e outra dos EUA.

A primeira daquelas forças, comandada pelo comodoro da Armada canadiana Gordon L. Edwards, era constituída pelos navios HMCS "Iroquois", HNLMS "Tjerk Hiddes", USS 'Pharris", FGS "Emden", HMS "Phoebe" HNLMS "Poolster", os quais tinham de guarnição, na totalidade, 120 oficiais, 317 sargentos e 948 praças. A sua permanência no porto de Lisboa, foi de 10 a 16 de Maio.

A esquadra dos EUA, comandada pelo contra-almirante William Clifford Jr., comandante do 12.º Grupo de Cruzadores e Contratorpedeiros, era composta dos navios USS's "Nimitz", "Califórnia" e "South Carolina", com 6416 homens de guarnição, no total.

Refere-se, por curiosidade, que o porta-aviões "Nimitz", com as suas 95 000 toneladas de deslocamento e 333 metros de comprimento, 77 de boca e 11,6 de calado, é uma unidade nuclear, cujos reactores (dois) só são reabastecidos de 13 em 13 anos. Constitui a mais sofisticada e mais avançada unidade aero-naval, totalmente integrada e independente. A sua guarnição é de 4653 oficiais, sargentos e praças.

Esta força entrou no Tejo no dia 9 e zarpou no dia 13 de Maio.

CONFRATERNIZAÇÃO DO 45.º ANIVERSÁRIO DO ALISTAMENTO DA ARMADA DE 1933

Como tradição de mais duas décadas, precisamente vinte e três anos, realizou-se mais um almoço de confraternização, no dia 7 de Maio — sempre no 1.º domingo de Maio — dos "filhos da escola" que se alistaram na Marinha em 1933. Repasto saboroso, servido como no ano passado num restaurante do Ginjal, depois da concentração nos Restauradores (onde fomos fotografados) e onde as recordações de cada um eram como as cerejas — passagem lembrada, outra surgia! Recordações dos episódios caserneiros e dos bons tempos em que esta bela Lisboa era mais limpa e até mais alegre!

Sem as cerimónias que já estavam arreigadas em muitos e nos seus familiares — falha que desejaríamos que no próximo ano se não sentisse — não deixou de haver alegria naqueles que, no outono da vida, ainda albergam

o pensamento juvenil e altruísta que foi apanágio desse longínquo alistamento.
1933–1978: 45 anos volvidos! Jovens dos 16 aos 21 anos, cheios de esperança, voluntários a grande maioria, quase todos vivendo afastados da orla marítima, muitos mesmo sem jamais terem visto a imensidão do oceano, vindos do interior do país, vêm admirar pela primeira vez a cidade das Sete Colinas, as graciosas gaivotas e o "mar" Tejo, que os convida a banharem-se nas suas águas! Tejo sulcado de faluas e fragatas, com um ar de beleza que hoje nos causa nostalgia!

E a airosa fragata "D. Fernando II e Glória", navio a que na nossa gíria chamávamos de "Pombal"? Era um monumento! Oh incúria das incúrias, porque chegou ao estado em que se encontra aquela jóia arquitectónica naval do Oriente, a última nau da Índia!? A esbelta "Sagres", os navios do "quadro", os "cacilheiros" no Cais das Colunas, davam-nos um sabor invulgar à nossa visão de provincianos!

Não nos lembramos do poeta, mas repetiremos o que nos ficou na memória da selecta da nossa meninice: *Saudades. tenho saudades. / Desses tempos que lá vão. / Quando ainda era criança. / E jogava o meu pião. A mitra com que eu fui bispo. / Esfarrapada foi já! / E a minha bela igrejinha. / Em que mãos hoje estará?* Sim, Lisboa, como é que hoje tu estás? A graciosidade das tuas varinas que o lápis de Stuart imortalizou; o marujo no seu impecável "fato-farda" do chamado corte macaísta, com a exuberante manta de crepe da china, onde o brio da "Briosa", era flagrante; os tradicionais pregões; os bailaricos nos bairros populares e na Praça da Figueira aquando dos festejos aos Santos Populares; as paradas militares e o aprumo da Armada que sempre era vitoriada pela assistência à sua passagem! Oh juventude dos anos 30! Oh Lisboa asseada! Oh Lisboa amiga! É necessário que, como a Fénix da lenda, renascida das suas cinzas, Lisboa renasça da sua degradação! Aos jovens de hoje, está confiada esta missão.
Mas, apesar de todo este pessimismo quanto à nossa capital, "filhos da escola" em número de 38, não deixaram de comparecer à chamada neste ano do seu 45.º aniversário de alistamento, totalizando 52 pessoas ao almoço, entre alunos de 1933 e respectivos familiares. Não somos sobreviventes, felizmente; ainda somos muitos, porém, cada qual tem a sua vida, longe até, de Lisboa, o que impede maior presença. Fomos 454 os alistados nesse ano de 1933 iniciado com o n.º de matrícula 5945 e terminado em 6399! Praticamente, as presenças deste ano foram de Lisboa e arredores; de Évora e de Estarreja, dois "filhos da escola" responderam à chamada!
Salvé o alistamento de 1933!
Salvé a Armada portuguesa!
Viva Portugal!

(Colaboração do sarg.-aj. T RA Joaquim de Sousa Teixeira)

NOVO COMANDANTE NAVAL DO CONTINENTE

No seu gabinete, o chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, empossou, no passado dia 10 de Maio, o contra-almirante Ramos Rocha no cargo de comandante naval do Continente.
Ao acto estiveram presentes vários oficiais generais da Armada e membros do Comiberlant.

O novo comandante naval do Continente, que desempenhava as funções de comandante-adjunto do Comando da Área Ibero-Atlântica, substituiu o vice-almirante Melo Cristino, indigitado para desempenhar funções no Estado-Maior-General das Forças Armadas.

VISITAS AO MUSEU DE MARINHA

No dia 6 de Maio último, o Museu de Marinha foi visitado por uma deputação de vinte membros da organização Amicale des Officiers de Marine, de França.

No mesmo dia, cerca de 40 "filhos da escola" e familiares do recrutamento de 1941 que naquele dia se reuniram num almoço de confraternização, visitaram também o Museu de Marinha.

(Fotos de Reinaldo de Carvalho)

VISITA DO REI JUAN CARLOS A PORTUGAL

Durante a visita que fez ao nosso país, em Maio último, o rei Juan Carlos colocou uma coroa de flores no Padrão dos Descobrimentos, em Belém.

O soberano espanhol era aguardado junto do monumento pelo chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, que estava acompanhado, além de outras altas individualidades, do chefe do Estado-Maior da Força Aérea, general Lemos Ferreira. Uma companhia de alunos da Escola Naval prestou as honras militares, enquanto a fragata "Almirante Magalhães Corrêa", que se encontrava fundeada em frente ao monumento, salvou em honra do rei com os 21 tiros da Ordenança.

COLÓQUIOS NO CLUBE MILITAR NAVAL

Dentro do plano de acção cultural, realizou o Clube Militar Naval, na sua sede, em Lisboa, no passado dia 12 de Maio, um colóquio com o objectivo de dar aos sócios uma perspectiva da situação energética nacional, inserindo a opção nuclear como uma das alternativas a ter em conta.

Participaram como convidados na sessão, o prof. eng. Domingos Moura, do Instituto Superior Técnico, a dr.ª Maria Constança Peneda, da Secretaria de Estado do Ambiente, e o eng. Frederico de Carvalho, da Junta de Energia Nuclear, todos a título individual. Os organizadores do colóquio lamentaram a ausência do participante da EDP — Electricidade de Portugal, apesar de todos os esforços desenvolvidos nesse sentido.

O prof. Domingos de Moura começou por dar um panorama da situação energética actual, inventariando os recursos hídricos e salien-

tando a grande diferença entre consumos de energia eléctrica e de combustíveis fósseis para outros fins. Projectou, em seguida, algumas transparências de curvas referentes à previsão da evolução de consumo a curto e médio prazo e teceu considerações sobre a dependência energética nacional.

Seguiu-se uma, igualmente breve, intervenção do eng. Frederico de Carvalho que falou sobre centrais nucleares, seus tipos e princípios de funcionamento, ilustrando com transparentes projectados o arranjo interno de várias centrais existentes e referindo-se também aos problemas de segurança inerentes ao seu funcionamento.

Por último, a dr.ª Maria Constança Peneda dissertou sobre a energia nuclear e o ambiente, salientando os problemas da poluição térmica e radioactiva e os efeitos biológicos consequentes, em especial os relacionados com as doses de exposição e os factores de concentração.
Seguiu-se a fase de debate em que se revelaram como preocupações dominantes da assistência o problema da previsão de consumos, a discussão das diferentes alternativas, o investimento financeiro para a eventual solução nuclear, a possível poluição dos nossos rios ocasionada pelas centrais nucleares espanholas e até o problema da visita de navios nucleares a portos nacionais.
As questões postas foram todas respondidas e debatidas e, como conclusões, parece poder extrair-se a ideia de que a correcta orientação da política energética nacional deverá orientar-se em esgotar ao máximo os recursos hidroeléctricos, desenvolver as centrais térmicas convencionais, nomeadamente as de carvão, e paralelamente alargar e aprofundar o nível científico e tecnológico nacional para, quando a opção nuclear se puser definitivamente, estarmos preparados para absorver a transferência de tecnologia. Contudo, é necessário desenvolver os estudos-base, entre os quais os ecológicos, que antecedem em vários anos a instalação de centrais nucleares em qualquer país.

No mesmo local, no dia 24 do referido mês, efectuou-se outro colóquio, agora subordinado ao tema Serviço Nacional de Saúde, em que intervieram como convidados os dr. Lopes Dias, adjunto do director-geral de Saúde, Aloísio Coelho, subdirector do Instituto Nacional de Saúde "Dr. Ricardo Jorge", prof. dr. Eduardo Cortesão, professor de psiquiatria da Faculdade de Ciências Médicas de Lisboa e ex-candidato à presidência da Ordem dos Médicos, e ainda os drs. Vasconcelos Dias e Pinto Soares, representando a secção regional do Sul da Ordem dos Médicos.
Os dois primeiros convidados mostraram, por um lado, a necessidade hoje em dia, de programar e planificar os cuidados de saúde a prestar a toda uma população e as condições a que qualquer serviço de saúde deve ser condicionado, dando a conhecer os vários sistemas que estão em prática no mundo, com as suas vantagens e desvantagens, e por outro lado, a situação sanitária de Portugal e da sua população, as carências terríveis existentes e a absoluta e urgente necessidade de aproveitamento racional dos recursos materiais e humanos (médicos, enfermeiros e outros técnicos). A partir destas exposições prévias estabeleceu-se então o debate entre os convidados e os assistentes, tendo-se tornado patente a existência de duas posições, uma de apoio a um serviço programado e em que os recursos fossem, na medida do possível, bem aproveitados, e outra em que esse aproveitamento fosse, não programado, mas deixado ao critério dos médicos através de estímulos materiais e profissionais a estudar e concretizar.

(Colaboração da Direcção do Clube Militar Naval)

O ALMIRANTE CEMA EM REUNIÕES DA NATO EM BRUXELAS

O chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, esteve em Bruxelas, de 15 a 21 de Maio findo, onde participou na reunião dos chefes dos Estados-Maiores-Generais das Forças Armadas dos países signatários da Aliança Atlântica, em representação do general Ramalho Eanes, chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas. O almirante CEMA esteve igualmente presente na reunião da Comissão do Plano de Defesa, em que participou também o ministro da Defesa do Governo português, coronel Firmino Miguel.

Após a chegada ao aeroporto da Portela, o almirante Souto Cruz, que era aguardado pelo vice-chefe do EMA, vice-almirante Silva Horta, e por outros oficiais generais da nossa Marinha, declarou aos jornalistas que o problema mais importante tratado nas reuniões teria sido a análise e a preparação do plano de defesa a longo prazo da NATO, o qual terá sido apresentado na Cimeira da Primavera, realizada em Washington, a que esteve presente o Presidente da República, general Ramalho Eanes.

O almirante CEMA sublinharia ainda que a Aliança Atlântica "está empenhada no plano a longo prazo, com o objectivo de restabelecer um equilíbrio de forças entre o Leste e o Oeste e de se conseguir, assim, as condições mínimas para que a *détente* seja um facto".

Sobre a comparticipação do nosso país nas despesas daquele plano, o almirante Souto Cruz acrescentaria que "dada a nossa presente situação económica não se pode pedir a Portugal o mesmo esforço que vai ser exigido aos restantes membros, e que certos planos essenciais da defesa terão de ser feitos com o auxílio exterior". Diria também ter-se "encontrado receptividade nesse sentido e espera-se que realmente se materialize a ajuda externa".

REUNIÃO DO NEWAC EM LISBOA

De 17 a 19 de Maio último realizou-se em Lisboa a 25.ª Reunião NEWAC (NATO Electronic Warfare Advisory Committee). A organização da reunião esteve a cargo do Estado-Maior-General das Forças Armadas, a quem pertence o delegado nacional do NEWAC. Estiveram presentes cerca de 60 delegados, em representação dos países membros da NATO e de alguns comandos da Aliança que discutiram, durante três dias, assuntos de guerra electrónica com interesse para a NATO.

A segurança das instalações onde decorreram as sessões de trabalho foi garantida pela Marinha, tendo os seus fuzileiros, de apresentação impecável, revelado eficiência e brio profissional notórios.

ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO DA ÚLTIMA GUARNIÇÃO DA FRAGATA "D. FRANCISCO DE ALMEIDA"

Num restaurante típico da margem sul do Tejo, reuniram-se (acompanhados de suas famílias) muitos dos componentes da guarnição da fragata "D. Francisco de Almeida", que fez a sua última comissão em águas de Moçambique entre 1967 e 1969.

Presentes o comandante, o imediato, a maioria dos oficiais e muitos sargentos e praças de então, alguns já oficiais ou civis, saudosos da sua "D. Chica".

Foi um convívio alegre e animado, num reviver de episódios, uns difíceis outros agradáveis, que foram cimentando ao longo dos dois anos de comissão laços de amizade que não mais se desatarão. Recordaram-se os que já não fazem parte dos vivos e outros que não puderam estar presentes. Como nota saliente, registou-se a presença de muitos que já haviam abandonado a Marinha mas que, pelo facto de serem civis, mais apreciaram esta possibilidade de soltar o "bichinho" da Marinha que lhes ficou a "roer" no coração.

O sucesso dessa reunião impôs, desde logo, a vontade de se organizar novo almoço em anos futuros.

JURAMENTO DE BANDEIRA DE NOVOS MARINHEIROS

Sob a presidência do vice-chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Silva Horta, efectuou-se no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, em Vila Franca de Xira, no dia 24 de Maio findo, o juramento de bandeira de 554 recrutas da 1.ª incorporação do ano corrente e 211 alunos voluntários.

Ao acto assistiram, além de várias entidades civis e militares, os adidos militares das embaixadas do Brasil, Espanha, Grã-Bretanha, União Soviética, Estados Unidos, Roménia, República Federal Alemã e Itália.

A cerimónia constou, como habitualmente, de uma exortação aos novos marinheiros, leitura dos Deveres Militares e da Fórmula do Juramento e terminou com o desfile das forças em parada.

O PRIMEIRO-MINISTRO NO INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA

No passado dia 24 de Maio, o primeiro-ministro, dr. Mário Soares, proferiu uma conferência no Instituto Superior Naval de Guerra, em Belém, dedicada aos alunos do Curso Superior Naval de Guerra, frequentado por doze capitães-de-mar-e-guerra.

O dr. Mário Soares foi recebido pelo chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, e pelo director daquele estabelecimento de ensino superior da Armada, contra-almirante Filgueiras Soares.

Assistiu ao acto o ministro da Defesa, coronel Firmino Miguel.

RETROSPECTIVA FOTOGRÁFICA DA I GUERRA MUNDIAL

Na sede da Liga dos Combatentes, em Lisboa, está patente ao público desde o dia 26 de Maio, uma exposição de fotografias relativas à I Guerra Mundial.

Trata-se de 370 fotografias, a maior parte das quais são da autoria do alferes-equiparado Arnaldo Garcez Rodrigues que, na sua qualidade de fotógrafo, cobriu todas as actividades do Corpo Expedicionário Português (C.E.P.), desde a preparação em Tancos até à Flandres, e cuja memória se homenageia.

Além das fotografias de Arnaldo Garcez, há contribuições do oficial fotógrafo do exército inglês, do departamento fotográfico do exército francês, do coronel José Joaquim Ramos (teatro de guerra de Angola), do coronel Azambuja Martins (teatro de guerra de Moçambique), dos Museus de Marinha e do Ar e da "Revista da Armada" (Batalhão de Marinha, no sul de Angola).

O ministro da Defesa visita a exposição.

Trata-se duma documentação da acção das nossas Forças Armadas durante a I Guerra Mundial que tem hoje um valor histórico incalculável, pois não é fácil reunir tantos documentos, muitas das vezes únicos, numa só exposição.

O ministro da Defesa, coronel Firmino Miguel, a quem não foi possível inaugurar a exposição por motivo de outros afazeres, visitou-a na tarde do dia 5 de Junho último.

NOVAS RADIOAJUDAS À NAVEGAÇÃO MARÍTIMA NO TRIÂNGULO CONTINENTE-AÇORES--MADEIRA

Durante cerca de uma década, a navegação marítima e aérea dispôs de um sistema de radionavegação, o LORAN "A", que cobria toda a área oceânica, entre o território do Continente e os arquipélagos da Madeira e dos Açores.

Os custos da instalação e funcionamento deste sistema foram suportados por um grupo de países da Aliança Atlântica, neles se incluindo Portugal e, embora o sistema constituisse uma infraestrutura militar destinada a satisfazer necessidades militares, esteve aberto à utilização civil, prestando valiosos serviços, quer à aeronáutica civil, quer a actividades marítimas de todos os tipos, com algum relevo nos últimos anos, para as embarcações de pesca do alto.

A evolução tecnológica é implacável e, com o aparecimento de novos sistemas de radionavegação, o LORAN "A", nascido durante a II Guerra Mundial, foi-se tornando obsoleto e a sua "morte" tornou-se inevitável. Com efeito, em 31 de Dezembro de 1977, foram encerradas não só as estações existentes em território português, como também todas as que existiam na Europa. Até 1980, encerrarão todas as restantes existentes na América do Norte e na Ásia.

No Norte da Europa, por existirem desde longa data outros sistemas de radionavegação, o encerramento das cadeias LORAN não terá talvez sido muito sentido, mas nas áreas oceânicas de interesse nacional, surge aparentemente um vazio.

O vazio é, na realidade, aparente, porque essa área está já coberta desde há alguns anos por dois sistemas mundiais de radionavegação, o ÔMEGA e o TRANSIT (satélites). Efectivamente, o que deixou de existir, foi um sistema com estações implantadas em território nacional.

A opção relativamente aos dois sistemas mencionados tem pois de fazer-se ao nível do utilizador e em função das suas necessidades. Um deles, o ÔMEGA, requer um receptor de preço moderado, proporcionando um rigor relativamente baixo; o outro, oferece um rigor elevado, mas requer um receptor de preço muito alto.

Quanto ao sistema ÔMEGA, nos últimos anos foram desenvolvidos processos de corrigir automaticamente as leituras dos receptores a partir de estações locais, eliminando a necessidade de utilização de tabelas de correcções, melhorando muito o rigor e dando protecção aos efeitos de eventuais anomalias de propagação.

Este subsistema, designado ÔMEGA DIFERENCIAL, já deu as suas provas, sendo de admitir a sua rápida expansão em todo o mundo devido a uma relação custo/eficiência extremamente favorável.

A I.M.C.O., Organização Marítima Consultiva Inter-Governamental, tem seguido o desenvolvimento deste subsistema com todo o cuidado, através de um grupo de trabalho constituído para o efeito, no âmbito do Sub-Comité de Segurança da Navegação.

A última reunião desse grupo de trabalho decorreu em Paris durante a primeira semana de Abril, tendo estado presente um delegado do Instituto Hidrográfico como representante português que, além de participar nos trabalhos, apresentou os resultados das experiências realizadas na costa do Continente e na Madeira, de Outubro de 1977 a Março de 1978.

As autoridades nacionais não têm pois descurado o problema, podendo afirmar-se até, que nesse campo, se tem realizado um trabalho de interesse internacional. Os resultados obtidos são de tal modo satisfatórios que se admite virem a ser instaladas em território nacional, ainda no corrente ano, estações transmissoras de correcções para o sistema ÔMEGA.

Com essas estações ÔMEGA DIFERENCIAL, os utilizadores do sistema poderão determinar a sua posição no mar, com um rigor da ordem de meia milha, num círculo centrado na estação, com um raio da ordem de 100 milhas. Para além das 100 milhas, há uma degradação lenta do rigor, sendo da ordem de uma a duas milhas a 500 milhas de distância, o que ainda é francamente melhor do que o rigor que se obtém quando se utilizam as actuais tabelas de correcção de propagação.

A Marinha, como entidade responsável a nível nacional por todas as ajudas à navegação marítima, para além dos estudos e experiências já efectuadas, assumirá também a responsabilidade pelo funcionamento das estações que vierem a ser instaladas.

NOVA ÉPOCA BALNEAR — "GOZE UM VERÃO TRANQUILO EM SEGURANÇA"

Com a colaboração de 1500 bombeiros de várias localidades do país, de dois helicópteros da FAP — um estacionado na Foz do Douro que actuará entre Esmoriz e Vila do Conde, e outro na Costa da Caparica, para actuar na zona compreendida entre a lagoa de Albufeira e Cascais — e de mergulhadores da Armada, o Instituto de Socorros a Náufragos (ISN) estabeleceu o sistema de segurança a observar na época balnear que se iniciou em 1 de Junho passado, o qual é muito semelhante ao do ano anterior.

Para dar conhecimento ao público do sistema montado e das normas a observar pelos utentes das praias, o ISN promoveu, no dia 30 de Maio último, um encontro com os representantes da Comunicação Social, a que presidiu o respectivo director, contra-almirante Rocha Calhorda, e a que assistiu o chefe do Serviço de Relações Públicas do Gabinete do CEMA, capitão-tenenete AN Correia Jacinto.

Na reunião foram recordados os resultados obtidos na época balnear de 1977, em que se registaram 52 acidentes mortais e 188 pessoas foram salvas de morrer nas águas. Daqueles 52 acidentes somente 11 se verificaram em praias

assistidas; os outros casos tiveram lugar: 20 em praias oceânicas não vigiadas, 19 em rios, um em barragens e outro em piscinas. Deve referir-se que em nenhum caso se verificou negligência do pessoal do serviço de assistência. Espera o ISN que no ano em curso estes números possam baixar. Para tal é necessária a colaboração dos banhistas no acatamento das 16 regras fundamentais de precauções a tomar, amplamente divulgadas por milhares de folhetos impressos e distribuídos em vários locais, particularmente nas escolas.

O PRIMEIRO-MINISTRO NAVEGOU NO SUBMARINO "DELFIM"

O dr. Mário Soares, acompanhado do chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Souto Cruz, do ministro da Defesa, coronel Firmino Miguel, e do comandante naval do Continente, contra-almirante Ramos Rocha, além do comandante da Esquadrilha de Submarinos e do assessor militar do primeiro-ministro, "viveu" parte do dia 25 de Maio último, a bordo do submarino "Delfim". Esta unidade naval que saiu de manhã da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, navegou ao largo do Cabo Espichel, onde emergiu até cerca de 200 metros e ali permaneceu durante cinco horas.

Quando o submarino navegava àquela profundidade, o dr. Mário Soares disse aos órgãos da Informação — RTP, RDP, ANOP e "Revista da Armada" — que com a sua presença junto dos marinheiros pretendia simbolizar a "solidariedade do Executivo para com aqueles que trabalham em tão duras condições e para a Marinha de Guerra em especial". Sobre a vida a bordo, que estava experimentando, classificou-a de "difícil", tendo manifestado uma "palavra de muita simpatia" aos marinheiros que trabalham em semelhantes condições.

O primeiro-ministro teve ainda ocasião de visitar os diversos serviços e dependências do submarino, tendo tido oportunidade de conversar com os elementos da guarnição.

Recorda-se que o actual primeiro-ministro não é o primeiro chefe de Governo a embarcar em semelhante unidade naval, porquanto, em 1915, o dr. Afonso Costa, navegou no primeiro submarino português — o "Espadarte" — e, em 1929, o general Óscar Carmona (Presidente da República e chefe do Governo) haveria de navegar no "Foca".

O "Delfim", ao serviço desde 1970, é comandado pelo capitão-tenente Carlos Fidalgo, e tem de guarnição 7 oficiais, 15 sargentos e 32 praças. Até à data, navegou 8881 horas, das quais 3988 em imersão. Tem participado em diversos exercícios navais e aero-navais nacionais e internacionais.

O primeiro-ministro, juntamente com o almirante CEMA e o ministro da Defesa, brinda com a guarnição do "Delfim".

Hora do almoço no acanhado espaço de um submarino.

10.º ANIVERSÁRIO DA ENTREGA A ARMADA DA FRAGATA "COMANDANTE HERMENEGILDO CAPELO" (26-4-68 — 26-4-78)

Na data que assinalou a passagem do 10.º aniversário da entrega à Armada da fragata "Comandante Hermenegildo Capelo", realizou-se um almoço de confraternização na câmara de oficiais do navio, em que estiveram presentes o comandante e onze oficiais (dois deles então sargentos) da primeira guarnição e oficiais da actual guarnição.

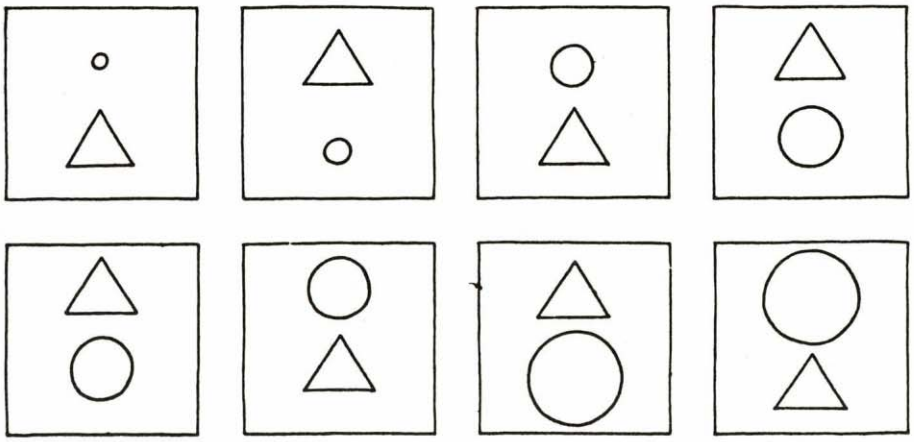
O almoço que se realizou a convite do oficial exercendo as funções de comandante e seus oficiais, proporcionou um agradável convívio entre as duas guarnições de oficiais, tendo terminado com brindes alusivos à efeméride e ao significado do almoço-convívio.

Quarto de Folga

A PERSPICÁCIA DO LEITOR

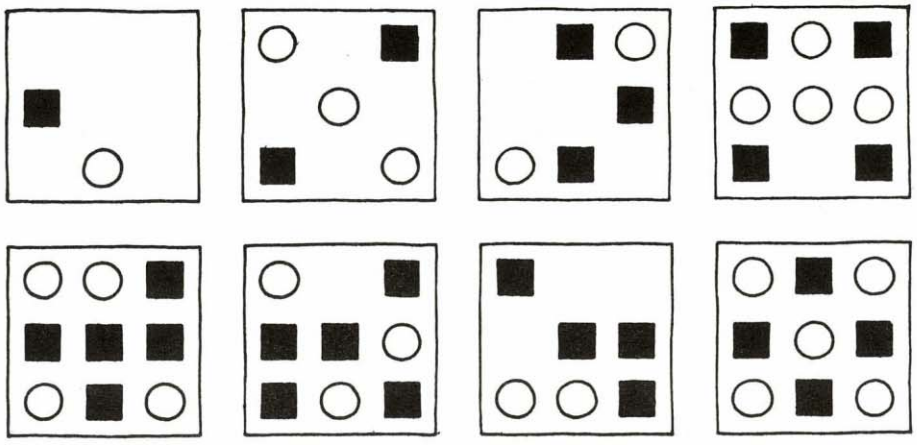
Verifique a sua capacidade intelectual através do teste que se segue, seleccionando a alínea correcta. Só tem 15 minutos para responder. Tem 0,5 ponto por cada 2,5 minutos que levar a menos.

1. Qual das quatro figuras de baixo completa adequadamente a série de cima?



(a) (b) (c) (d)

2. Qual das quatro figuras de baixo deverá aparecer a seguir à série das figuras de cima?



(a) (b) (c) (d)

3. As estatísticas indicam que os homens que guiam se envolvem em mais acidentes do que as mulheres que conduzem. Pode pois concluir-se:

   a) Que os machistas mais uma vez se enganam quanto à capacidade das mulheres.

   b) Que os homens são melhores condutores, mas guiam com mais frequência.

   c) Que os homens e as mulheres guiam igualmente bem mas os homens fazem mais quilometragem.

   d) Que a maior parte dos condutores de camiões são homens.

   e) Que a informação não é suficiente para poder justificar uma conclusão.

4. A maior parte dos leitores da "Revista da Armada" são pessoas viajadas.
   Todos os leitores da Revista são inteligentes.
   Portanto:

   a) Os leitores da Revista que são pessoas viajadas são também inteligentes.

   b) O viajar e a inteligência não se combinam perfeitamente.

   c) Todos os leitores inteligentes da Revista são viajados.

   d) A maior parte dos leitores da Revista são entendidos em viagens.

5. F está para L assim como B está para _:
   a) D; *b*) G; *c*) M; *d*) T.

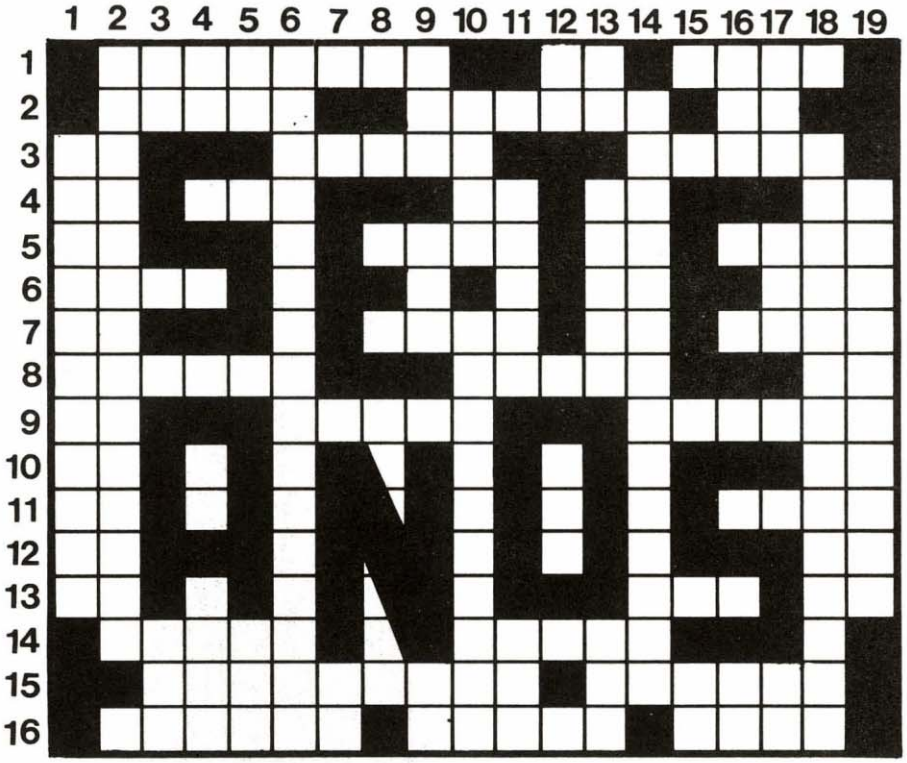
6. Todo o espaço disponível de um grande restaurante foi dividido em quatro áreas principais de jantar. Metade destas áreas principais contém duas salas de jantar menores e a outra metade contém quatro salas de jantar mais pequenas. Podem servir-se 10 jantares em metade do número total de salas e 15 jantares em cada uma da metade restante. Teoricamente, qual é o número máximo de jantares que podem ser servidos simultaneamente?
   a) 100; *b*) 125, *c*) 150; *d*) 175.

Cada pergunta correcta vale um ponto.

(Adaptação de "TWA Ambassador", do cap.-m.-g. O. Lemos)

(Solução no próximo número)

PALAVRAS CRUZADAS



(Este problema é dedicado, pelo autor, ao 7.º aniversário da "Revista da Armada", que ocorre este mês).

HORIZONTAIS: 1—Rede construída com fio e malha apropriada para emalhar peixe; contracção de prep. e art.; espaço compreendido entre dois montes. 2—Juntas; diz-se da distância entre dois portos; nesse lugar. 3—Átomo (abrev.); sacar; estudamos. 4—Não (pop.); greda branca; partia; ante-meridiano. 5—Usa-se para evitar a repetição, nas citações, dum livro já citado (abrev.); luz solar reflectida de noite; pron. pes.; antigo instrumento de suplício. 6—Desporto que todos "nós" devíamos praticar; vogal (pl.); e outras coisas mais. 7—Artigo (ant.); alem (inv.); partícula porvençal que diz sim; não cozida. 8— Encaracolar (inv.); pedaço de terra onde se cultiva legumes; antes de Cristo. 9—Iniciais que, depois do nome duma obra literária, indicam não se saber o lugar da impressão; magnetiza; torna nulo. 10—Em partes iguais (farm.); érbio (símb. quím.). 11—Reserva Naval; castiguei. 12—O mesmo (abrev.); duas vogais iguais. 13—Espanto (bras.); oceano; reis. 14—Nome feminino (inv.); barco. 15—Retirado; antigo instrumento de percussão. 16—Elegante; ventura; anéis.

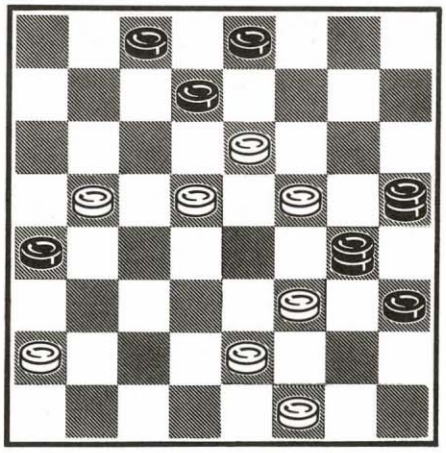
VERTICAIS: 1—Evoca a lembrança, dum facto decorrido. 2—Região que faz parte da Rodésia, cuja capital é Bulawayo. 3—Outra coisa; três (pref.). 4—Aprendi; Revista da Armada; acreditar. 5—Hectare; escavada (inv.). 6—Fixávamos. 7—Casamento. 9—Base aérea; alúmen; caminhar. 10—Nome de mulher; acção de chamar. 11—Abaixo as velas; prop. e art. (pl.). 12—Oferta; Estado-Maior da Armada. 13—Nojo (inv.); toutiço (inv.); frequentavas. 14—Perfumávamos em excesso. 15—Aqui. 16—Medida de líquidos usada na Holanda; atmosfera. 17—Atilho; o ente humano; letra grega. 18—Os que têm setenta anos. 19—Macaquices.

Nota: Depois de resolvido o problema, o leitor encontrará o apelido de três elementos da primeira hora da "Revista da Armada". (Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

DAMAS

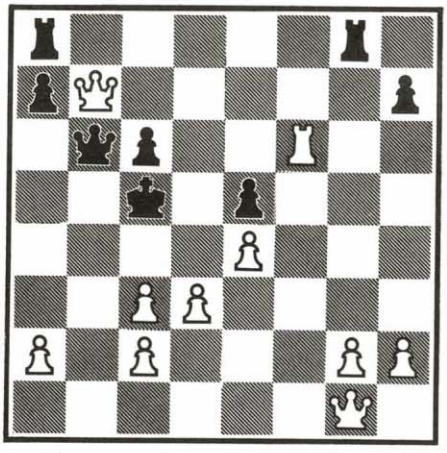
(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

XADREZ

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

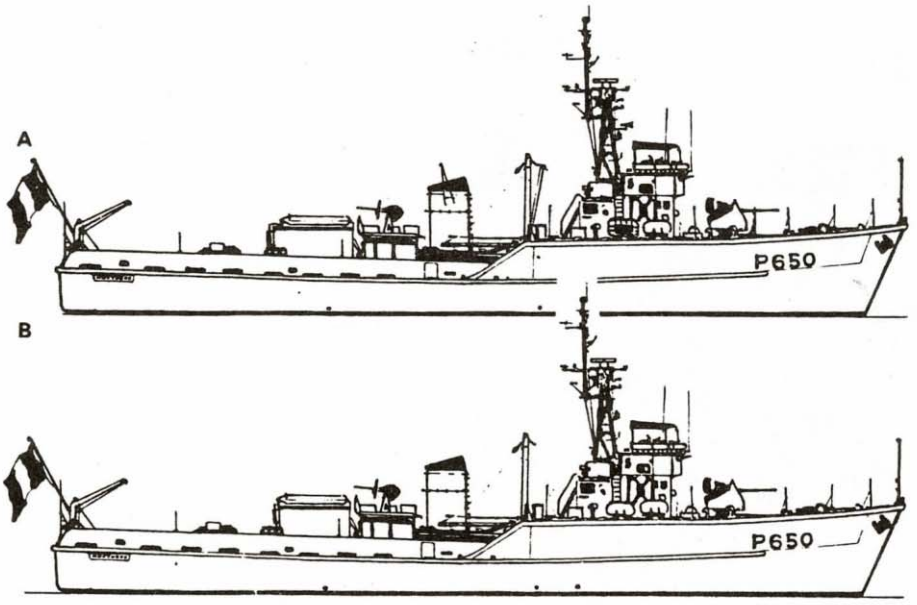
CIRCULAR COLOCADA NO QUADRO DE AVISOS DUMA FÁBRICA...

"A todos os empregados: Em virtude da crescente concorrência, e para não termos de fechar as portas, parece-nos necessário estabelecer uma nova orientação de produtividade pedindo aos trabalhadores desta fábrica que, entre a hora da chegada e a da saída, e sem grande prejuízo do tempo dedicado ao almoço, ao café, às anedotas, à combinação de férias e fins de semana, à discussão dos programas de televisão, de futebol, etc., os trabalhadores se esforcem por conseguir um intervalo, que ficaria desde já designado por *pausa para o trabalho,* durante o qual se faça alguma coisa".

(Extraído de um caderno de anedotas oferecido à "Revista da Armada" pelo comandante Basto Carreira, e escrito há muitos anos).

CONCURSO N.º 82

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.



(Desenhos in "Cols Bleus" n.º 1498)

Procure as sete diferenças existentes nos dois desenhos, assinale-as e envie-nos a resposta. *(Solução no próximo número)*

— Espera aí, estou só a ver aqui uma notícia sobre as comemorações do Dia da Marinha...

SOLUÇÕES

(Soluções dos problemas do n.º anterior)

PASSATEMPO

"João Coutinho". "João Roby". "Honório Barreto". "Oliveira e Carmo". "Afonso Cerqueira". "Baptista de Andrade". "Jacinto Cândido". "Augusto Castilho".

XADREZ

	Brancas	Pretas
1.	Ba3	T × b1
2.	Dh6 +	R × h6
3.	Bf8 +	Rh5
4.	Be2 +	Rg5
5.	h4 + +	

DAMAS

Brancas	Pretas
13–27	28–19
11–15	30–23–16

15–22–29 e ganham.

PILHA DE PALAVRAS

1—Abaca. 2—Arfar. 3—Afoga. 4—Arnês. 5—Assim. 6—Atoar. 7—Ardor. 8—Azedo. 9—Apaga. 10—Atlas. 11—Alboi. 12—Amura. 13—Arqui. 14—Apura. 15—Apela. 16—Áureo. 17—Arque. 18—Aluno. 19—Areal.

(Afonso de Albuquerque).

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1—Metalepsia. 2—Em; paloio. 3—Tocos; matiz. 4—Alar; somara. 5—Bibo; une; or. 6—Ora; ama. 7—Lá; ara; Aral. 8—Item; lota. 9—Axis; acua. 10—Anil; amacia. 11—Aar; eras.

VERTICAIS: 1—Metabole; Al. 2—Emolira; an. 3—Caba; ixia. 4—Aporo; Atila. 5—Lãs; ares. 6—El; sumam. 7—Pomona; ame. 8—Siame; alcar. 9—Iota; Arouca. 10—Iró; atais. 11—Azarola.

CORRENTE SILÁBICA

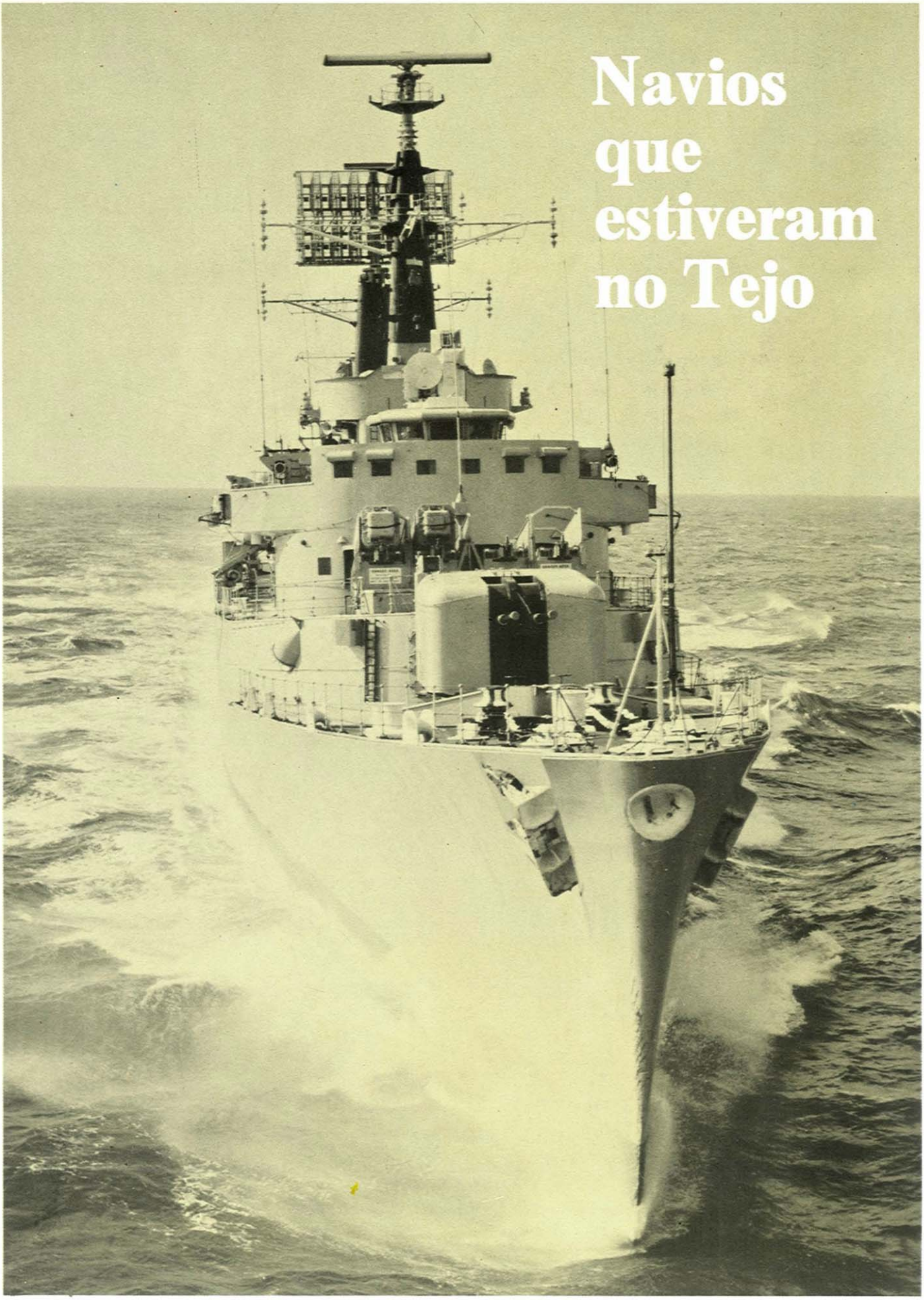
1—Rabelo. 2—Loriga. 3—Gateira. 4—Rajeira. 5—Rabicho. 6—Chorume. 7—Mesura.

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 81

Robalo, truta, pargo, sável, salmão, lampreia, linguado, cavala. Salmonete, congro, ruivo, corvina, faneca, badejo.

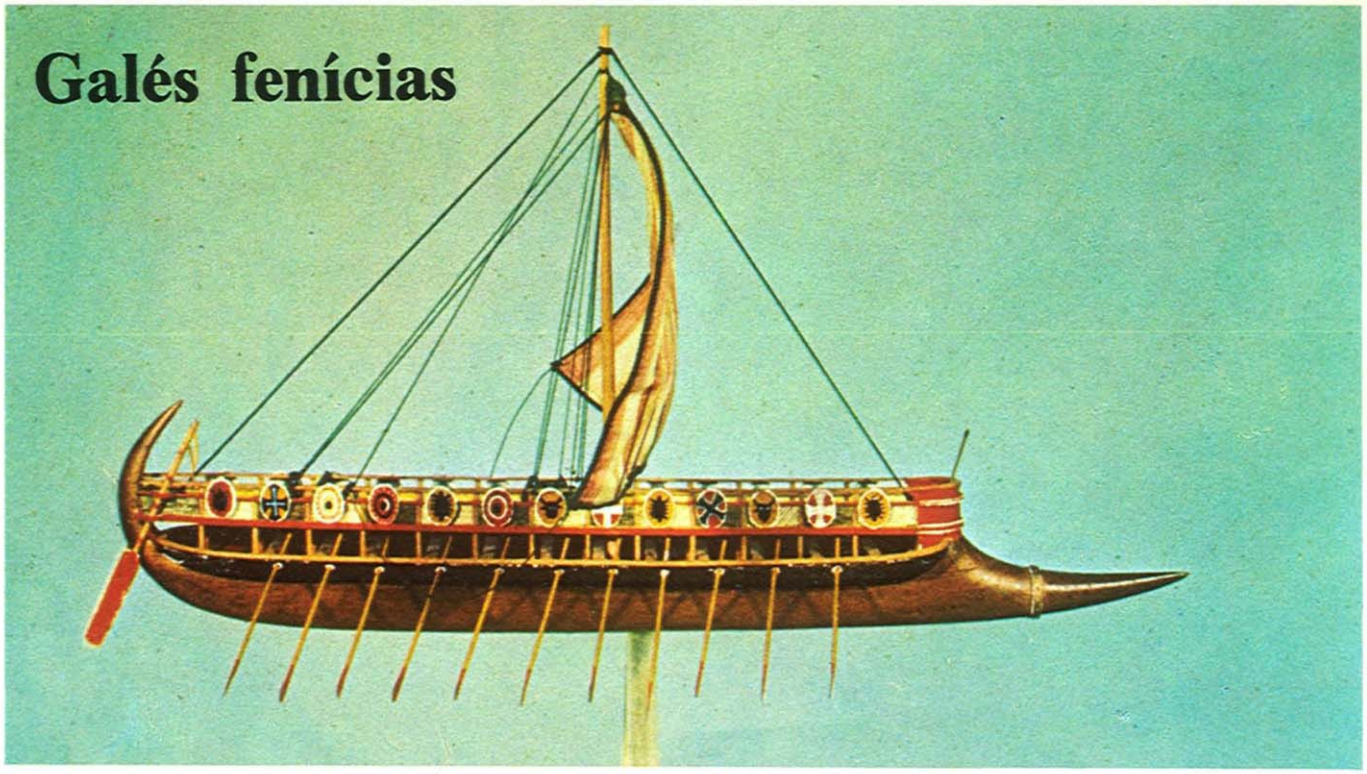
VENCEDOR: Domingos Coelho, cabo M n.º 5468. Base Aérea n.º 6 — Montijo.

Navios que estiveram no Tejo



O contratorpedeiro inglês "Antrim", que esteve no porto de Lisboa em Set./Out. de 1976. Deslocamento: 6200 ton.; comprimento: 158,7 m; boca: 16,5 m; calado: 6,1 m. *(Foto da "British Official Photograph")*

Galés fenícias



Revelos assírios dos anos 70 a.C. deram os motivos para a construção deste modelo que, presume-se, representa uma birreme (galé com remos a dois níveis, em duas ordens) de guerra fenícia.

Neste tipo de embarcação, os remadores das bordas sentavam-se em bancadas assentes em prolongamentos que corriam paralelamente ao casco, em ambos os bordos, o qual era construído numa peça única, de um tronco muito grosso, sendo a proa constituída por um forte esporão.

Além da propulsão conseguida pela força dos remadores, esta galé envergava, num mastro, uma vela redonda quadrangular.

Navios de guerra romanos

Este tipo de embarcação foi utilizado, julga-se, 30 anos a.C. A construção do modelo teve por base desenhos de um relevo do Templo da Fortuna em Preneste, existente no Museu do Vaticano.

A sua propulsão era conseguida por uma vela redonda quadrangular içada num mastro e por outra — artimão — pendente de uma vergôntea (gurupés) que saía obliquamente sobre a proa. Além deste sistema, tinha, normalmente, 26 remadores.

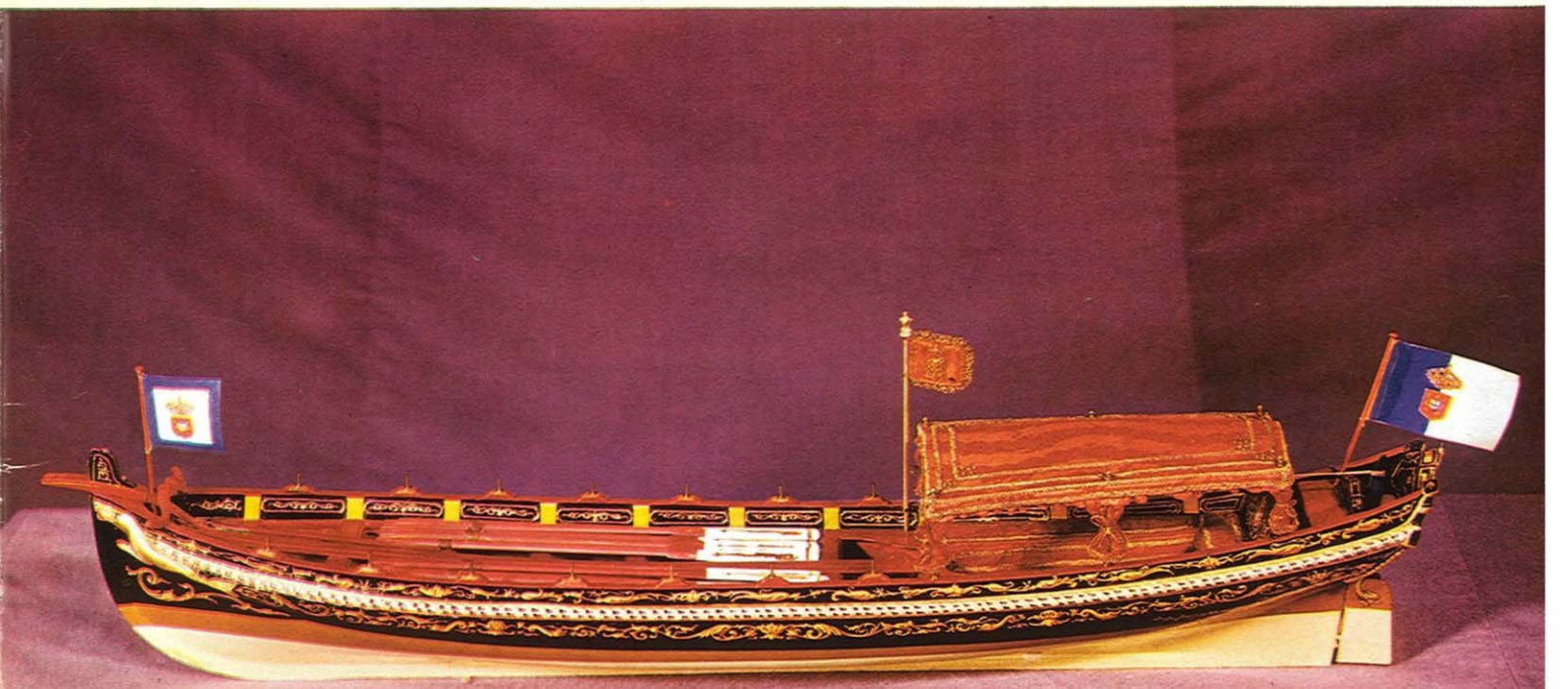
Supõe-se que a torre existente na embarcação era feita de madeira, pintada a imitar pedra, a qual serviria de ponte de combate.

(Modelos existentes no Museu de Marinha, em Lisboa). Fotos de Reinaldo de Carvalho.

M. Horta
Sarg.-aj. L

N.º 83 / AGOSTO 1978 / ANO VIII

revista da ARMADA

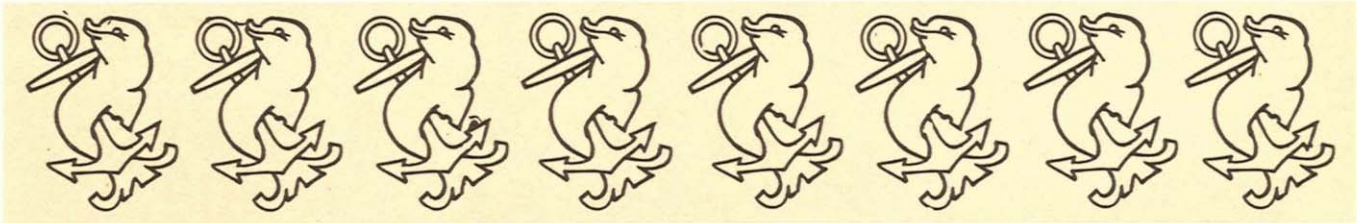


Saveira Dourada

Pág. 15

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
F. Cardoso	**Um projecto para o aproveitamento dos icebergs**	4
Vários	**Voz da Abita / Cartas ao Director**	7
M. Horta	**Notícias Pessoais**	9
T. Santos	**Aviação Naval**	10
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	14
Redacção	**Saibam Todos**	15
L. Marques	**Saveira Dourada**	15
M. Horta	**Natureza em miniatura**	16
A. Cardoso	**Arqueologia subaquática**	18
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	20
G. Brandão	**Filatelia**	21
H. Bonjour	**Quantos...**	22
D. S. E. F.	**Desporto**	23
C. Moreira	Para a história de Portugal em Angola os restos da escuna "D. Amélia"	24
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	25
M. Horta	**Reportagem**	26
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C./alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 83 / AGOSTO 1978 / ANO VIII

Preço de venda avulso 10$00

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Cabo Verde, Guiné-Bissau, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Timor e Espanha 100$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 185$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Saveira Dourada — Galeota de 1790, exposta no Museu de Marinha, em Lisboa, vista de través e pela popa.

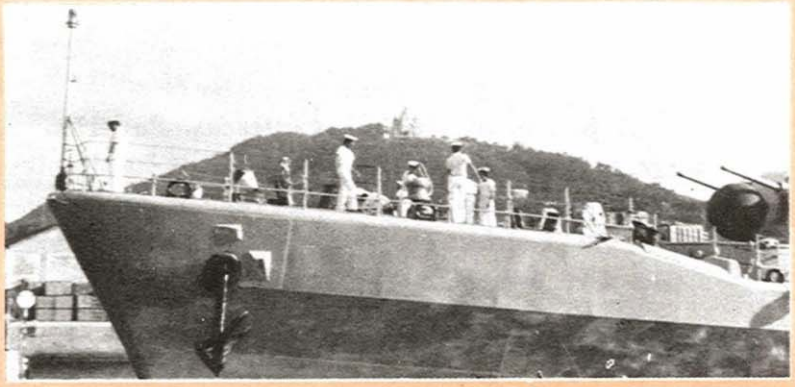
(Fotos de Reinaldo de Carvalho)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura



Festas e romarias

Estamos no chamado mês das festas e romarias, das quais e para mim, as mais castiças de quantas se realizam neste *jardim da Europa*, são as da Senhora da Agonia, em Viana do Castelo.

É já tradicional ir ali, nessa altura, um navio de guerra representar a Marinha, e eu tive a sorte de ser comandante de um patrulha ao qual foi confiada essa missão. Já lá vai um bom par de anos... Porém, não me é possível esquecer esse evento. Foi uma verdadeira sinfonia Povo/Marinha, sendo evidente a amizade que os une.

De manhã, bem cedo, acordávamos ao som dos bombos e gaitas de foles dos *Zés Pereiras* que, voluntariamente, substituiam os apitos da alvorada do oficial de marinheiros. Embora ensonados e mal dormidos, aquela alegre barulheira dispunha-nos bem e anchia-nos de optimismo.

Serviços de bordo, havia apenas os indispensáveis e, todo o tempo era pouco para receber a avalanche de gente que nos ia visitar. Tínhamos que estabelecer percursos no navio, marcados com retenidas, para não haver atropelos nem congestionamentos.

As fardas brancas espalhadas pela cidade, de mistura com os garridos trajes das minhotas, além de constituirem uma nota alegre, tinham profundo significado. Pois não é desse povo, tão devotado ao mar, que saem os marinheiros? E não são estes, em si mesmos, os seus mais lídimos representantes?

Que dias maravilhosos esses que ali vivemos!

O cortejo do traje, a procissão da Virgem, o fogo de artifício... Haverá neste mundo festas mais bonitas e gente mais simpática e acolhedora do que a nossa?

C/ alm.

(Foto cedida pelo capitão-de-fragata Nobre de Carvalho, comandante da corveta "Augusto Castilho", que representou a Marinha nas festas de Agosto de 1977)

Um projecto para o aproveitamento dos icebergs

Até há pouco, os icebergs só tinham a reputação de provocarem naufrágio. Começa-se agora a reconhecer que constituem reservas de água doce gigantescas. Poderão, um dia, os habitantes das regiões áridas beber água do Pólo Sul? Talvez, se se conseguir fazer deslocar a uma distância de 8000 km estas massas enormes e, em seguida, explorá-las. Toda uma tecnologia dos icebergs necessita ser desenvolvida e apurada.

Se a Terra tivesse as dimensões de uma laranja — de uma grande laranja — toda a água do mundo (todos os oceanos, todos os mares, todos os lagos, todos os rios, todas as águas subterrâneas, toda a água em suspensão no ar...) seria representada, nessa laranja, por uma minúscula gota, depositada delicadamente com um conta-gotas.

A quase totalidade dessa gota (97 a 98%) seria composta pela água salgada, dos mares e dos oceanos. O resto (2 a 3%) representaria a água doce necessária à vida, quantidade de tal modo reduzida que, sobre a laranja, seria muito mais pequena do que a cabeça de um alfinete.

E, para mais, essa água doce encontra-se na proporção de 75% sob a forma sólida (calotes polares e glaciares). Quanto ao resto, a maior parte está escondida profundamente na terra. Menos de 1%, somente, de toda a água doce do mundo está ao dispor do homem, fornecida pelos rios, lagos, pântanos, etc.

É esta quantidade, extremamente reduzida, que nós gastamos sem medida, que nós poluímos sem remorsos, e cujo consumo aumenta com um ritmo sempre crescente. Será necessário, portanto, ir buscar a água doce onde ela se encontra. Duas fontes (e duas somente) são utilizáveis: a primeira é a dessalinização da água do mar, a segunda é ir buscar a água doce a partir das únicas reservas existentes, quer dizer, nos gelos das regiões polares, formados pela acumulação e compressão das neves caídas durante milénios.

A dessalinização da água do mar é um processo muito oneroso. A produção de água doce pelo aproveitamento de icebergs é, pelo contrário, economicamente competitiva e realizável.

Um iceberg. é água doce, tão pura que, frequentemente, se aproxima da água destilada. Estima-se que 10 000 milhares de milhões de metros cúbicos de gelo são perdidos por ano, sob a forma de icebergs no Antártico, número provavelmente muito inferior à realidade. Com efeito, o maior iceberg encontrado e medido, até agora (350 km de comprimento e 90 de largura e cerca de 250 m de espessura — a Bélgica inteira poderia aí instalar-se), representava, só por si, 8000 milhares de milhões de metros cúbicos... É de notar que a origem (a calote glaciar), torna a reproduzir em cada ano a quantidade assim perdida. Talvez mesmo, receba mais por acumulação e precipitações.

Que forneceria um iceberg rebocado até um porto da "cintura da sede", na Arábia Saudita, por exemplo? Consideremos um iceberg de dimensões muito frequentes: 100 milhões de toneladas, 1200 a 1500 m de comprimento, 300 a 400 m de largura e 250 a 300 de espessura, do qual nove décimos submersos. A quantidade de água recuperável, no local de exploração, é enorme: 80 mil milhões de litros (perdendo o iceberg 20% do seu volume durante o reboque). Se se rodeasse a cidade de Djeddah com uma cintura de parques de 20 km de comprimento e 2 de largura, esta zona poderia receber 2 m de água durante um ano, o que corresponderia a uma pluviometria de 2 m por ano, num lugar onde hoje, a precipitação sob a forma de chuva, não passa de alguns centímetros. Em poucos anos, Djeddah, tornar-se-ia o centro de um oásis luxuriante.

Qual a razão de ir buscar icebergs ao Pólo Sul? Porque não ao Pólo Norte?

Em primeiro lugar, porque os icebergs árticos são, em geral, catedrais de formas bizarras e irregulares, de uma instabilidade perigosa. Em seguida porque, sendo originados em glaciares de montanha (Gronelândia, por exemplo), nunca atingem os volumes necessários.

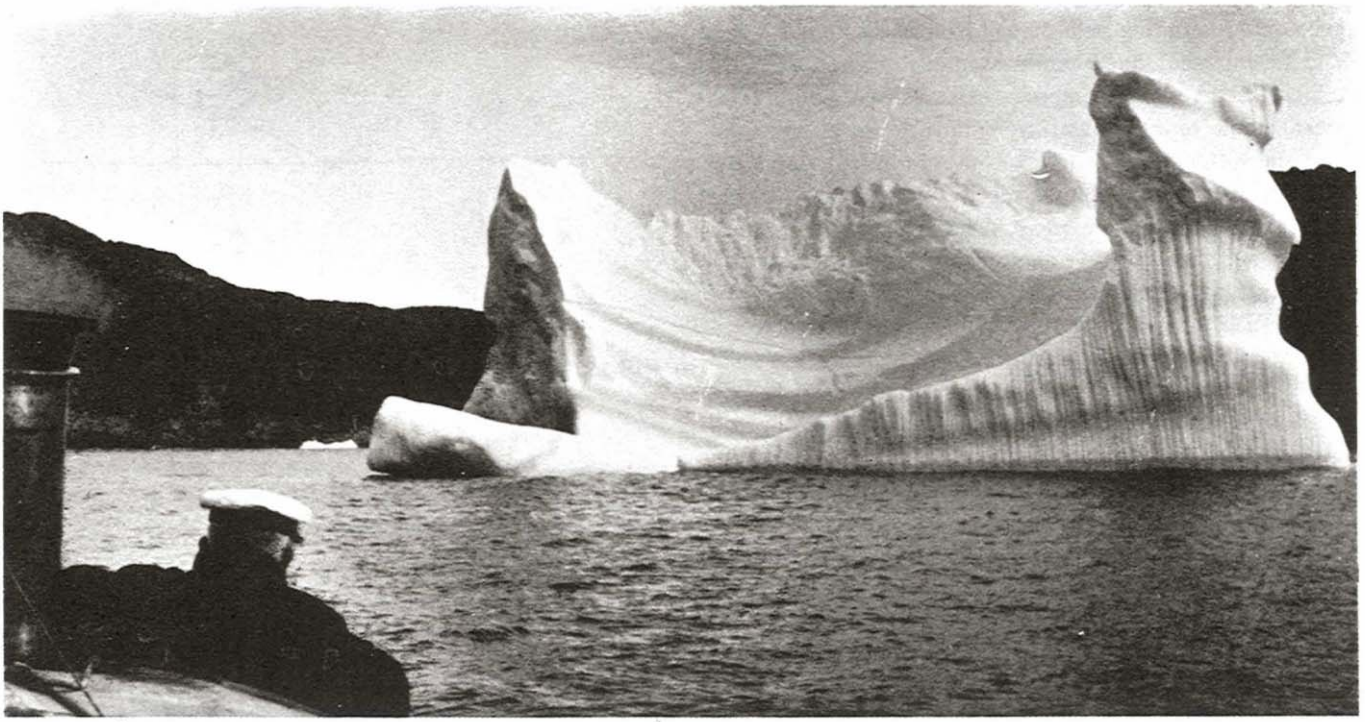
Os icebergs antárticos, pelo contrário, são tabulares, de forma frequentemente regular e de grande volume. A neve acumulada no planalto glaciar do Antártico transforma-se, pouco a pouco, em gelo, escorre muito lentamente — o gelo é um fluido — para as costas do continente, onde por vezes forma um "ice-shelf", plataforma

Iceberg do Ártico.
(Foto do v/alm. Mexia Salema, em 1938, nos tempos em que a assistência aos pescadores dos bacalhoeiros, nos mares da Gronelândia, era feita pela Armada — transporte de guerra "Gil Eanes").

deria ser assegurada por uma cintura de diversos materiais.

A fabricação e a colocação destes elementos nas águas antárticas reveste-se de algumas dificuldades — que ainda não estão resolvidas. O reboque propriamente dito não põe problemas de princípio. Os maiores rebocadores actuais desenvolvem 125 toneladas de tracção. Para deslocar um iceberg de 100 milhões de toneladas, a tracção necessária é da ordem das 600 a 700 toneladas: bastariam cinco ou seis grandes rebocadores.

Uma vez o iceberg no seu ponto de destino (quer dizer, em alguns casos, a várias dezenas de quilómetros da costa, considerando a fraca profundidade da plataforma continental e o calado do iceberg), será necessário extrair a água de fusão e bombeá-la com "pipe-lines" para terra. Mas será necessário, antes, construir toda uma rede de armazenagem e de distribuição dessa água; porque, na



Iceberg do Ártico. (Foto do v/alm. Mexia Salema, em 1938).

mecânica devida a acção das vagas, fricção devida ao deslocamento.

Para cobrir uma distância de 6000 milhas, por exemplo (cerca de 10 000 quilómetros), à velocidade de reboque mais favorável, da ordem de um nó (cerca de dois quilómetros por hora), é preciso contar com oito ou nove meses.

Para proteger o iceberg durante este tempo todo, são possíveis diversas soluções. Uma consiste em proteger as paredes verticais por tiras (semelhantes às de uma gelosia) de material reflector e as paredes imersas por uma cortina semelhante (uma saia) de material isolador. O isolamento propriamente dito, será devido à água doce fria que se acumulará entre a saia e a parede do iceberg. A parede inferior do iceberg seria igualmente protegida por uma espécie de "cobertura" aplicada com a ajuda de sacos insufláveis.

Quanto à protecção contra a erosão mecânica, esta poderia ser assegurada por uma cintura de diversos materiais.

maioria dos países que têm uma urgente necessidade de água doce, essa rede não existe.

Paradoxalmente, será necessário acelerar a fusão do iceberg: o calor do Sol não chegará para produzir água em quantidade suficiente. Actuar-se-á, quer pela pulverização da água de fusão por cima do "lago" que se formará na face superior (por absorção do calor da atmosfera), quer por troca de calor com o mar, quer, enfim utilizando fontes de calor externas. Durante toda esta fase, a protecção exterior do iceberg ficaria, evidentemente, no seu lugar.

A produção de água doce a partir do iceberg é, sem dúvida, um dos projectos mais originais da nossa época. Um dos mais úteis também: está próximo o dia em que o problema número um da humanidade será o problema da água doce.

Ora, se o homem pode sobreviver sem comer durante 40

ou 50 dias, ficará em perigo de morte se estiver somente quatro ou cinco dias sem beber.

(Artigo de Paul-Emile Victor(1), publicado no "La Courrier de L'Unesco", de Fev. 78. Tradução do v/alm. Ferraz de Carvalho)

(1) Paul-Emile Victor, director das Expedições Polares Francesas, é, desde 1974, presidente do Grupo Paul-Emile Victor para a defesa do homem e do meio ambiente. Em 1934, organizou a sua primeira expedição polar à Gronelândia; em 1947, criou as Expedições Polares Francesas. Dirigiu, de 1948 a 1953, as expedições francesas à Gronelândia e organizou as da Terra Adélia, no Antártico. Como chefe da Expedição de Glaciologia Internacional, de 1967 a 1970, realizou numerosas campanhas nas regiões polares.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Do cabo M, "Pezinhos", recebemos mais uma carta que transcrevemos:

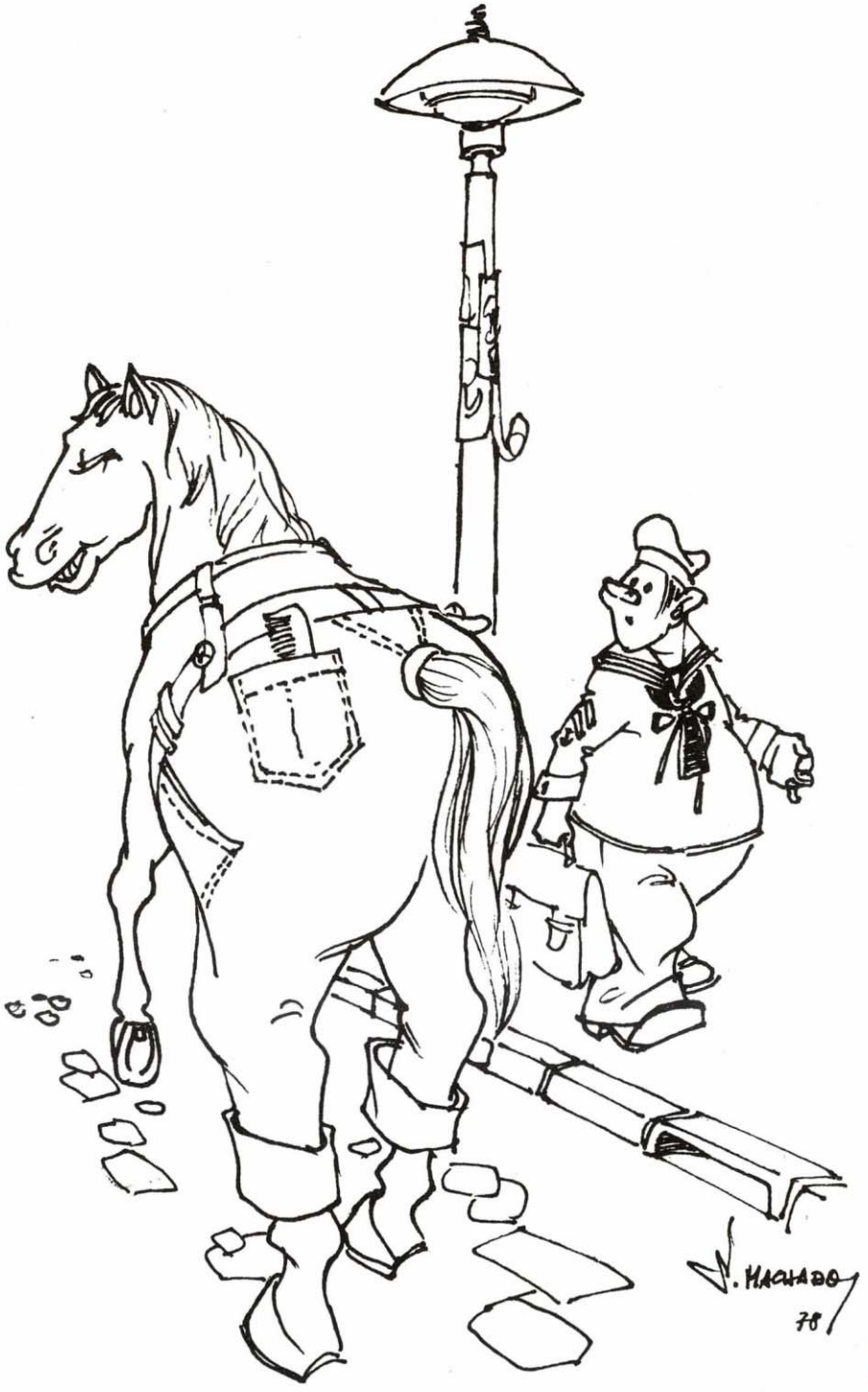
"Porque perfilho a teoria de que as pessoas devem *saber retirar a tempo,* tenho estado, vai não vai, para deixar de escrever para a Revista. Mas... habituei-me, gosto e... hei-de acabar tristemente, como tantos outros que não o souberam fazer porque *também gostavam e também se habituaram...*

"Desta vez venho lançar um SOS sobre a limpeza, ou melhor, sobre a porcaria, que reina nesta linda cidade de Lisboa.

"Confesso que nem me tinha apercebido bem do problema. Porém, a necessidade de arejar uma neta pôs-me perfeitamente a par do que se passa. Para já, começarei por afirmar com toda a convicção e sem receio de desmentido, que Lisboa está transformada numa gigantesca estrumeira.

"Podia falar dos buracos dos pavimentos, dos jardins ao abandono, das árvores tão mal tratadas, dos inconcebíveis blocos de cimento *evita estacionamento,* dos passeios escorregadios, mal empedrados e estreitos, das bocas de incêndio quase todas sem tampa, enfim, não faltariam motivos para falar mal! Mas não! Desta vez falo apenas, e só, de porcaria, propriamente dita.

"Há dias, numa das ruas do Bairro Azul, que é considerado um bairro muito fino, numa das tais voltas com a neta, ouvi, da boca de um estudante que fazia parte de um grupo a caminho da Escola Preparatória Marquesa de Alorna, esta frase lapidar: *isto,* e apontava os passeios, *é um autêntico mar de m... Uma*



pessoa nem sabe onde há-de pôr os pés!

"E, por toda a cidade é a mesma coisa. Milhares de cães e gatos, principalmente, despejam diariamente nas ruas e jardins toneladas, muitas, de dejectos, que para ali ficam à espera que uma chuva benfazeja os leve para o mar, visto que as mangueiras da limpeza da Câmara Municipal são impotentes para o fazer.

"No Parque Eduardo VII, onde a neta adora ir brincar, é porcaria por todos os lados. A areia do jardim infantil creio que nunca foi mudada nem lavada, há papéis, plásticos, restos disto e daquilo em profusão e, ai de quem se aventure a andar por trás das sebes de verdura porque lhe acontece o que aconteceu à minha neta que me apareceu com as botas em tal estado que eu ia vomitando as tripas para lhas limpar!

"E aquilo não era de cão nem de gato, era mesmo de gente; gente que, de civilizada tem apenas a alcunha, gente que devia viver ainda da idade da pedra lascada, gente que não tem a mínima consideração pelos outros...

"Senhores vereadores da Câmara Municipal e senhores agentes da P.S.P., por amor de Deus acabem com tanta porcaria e não deixem estragar esta nossa maravilhosa capital! Se não sabem como isso se faz, perguntem a qualquer país civilizado, a qualquer país onde haja respeito, asseio, disciplina, ordem, enfim, onde haja a verdadeira democracia que nós queremos ver implantada em Portugal.

"Aí, nesses países, chega-se a isto: na Bélgica, onde ainda circulam carroças puxadas por cavalos, para turista ver, vai ser obrigatório vestir calças aos animais para os seus donos *levarem o estrume para casa,* em lugar de *ser perdido,* no asfalto! Bem feito! Se adoptassem medida idêntica em Lisboa, garanto que não havia tantos cães e gatos a adubar as ruas, parques e jardins..."

Pelo pitoresco da prosa e pela sinceridade das palavras, transcrevemos na íntegra duas cartas dirigidas *ao funcionário que estava de serviço na secção de barcos e aviões do Museu de Marinha, no dia 5 de Maio, pelas 15.30 horas* (era este o endereço que vinha no sobrescrito):

"Barreiro, 15 de Maio de 1978.

"Caro Amigo

"Foste muito amável em todo aquele carinho para nós crianças. Tu sabes que as crianças gostam de brincar, por isso tu deste a liberdade a nós. Tu és um empregado maravilhoso. Deixaste-nos brincar, e nós brincámos sem pensar em fazer mal. No Museu de Marinha onde trabalhas existem uns enormes barcos. Um deles, o bergantim real, tem dentro vários manequins; há outros barcos e aviões. Cá fora vi um barco rabelo. O Museu de Marinha vale mais do que o ouro.

"Adeus despeço-me e nunca mais te esquecerei. E desculpa eu tratar-te por tu, mas eu e os meus camaradas gostámos muito de ti.

"Adeus bom português e bom amigo. Nós estivemos aí no dia 5. Um beijinho de todos nós e continua a ser assim para todas as crianças.

"Xana."

"Caro amigo — 11-5-78

"Obrigada, primeiro que tudo pela sua amabilidade e de como nos recebeu. Eu achei que o senhor foi muito simpático, e espero que nós não lhe fizessemos alguma coisa que lhe desagradasse mas se fizemos foi sem querer porque nós não tínhamos essa intenção, confesso que me portei um bocadinho mal mas foi sem querer é que estava a divertir-me imenso e não pensei noutra coisa. Mas o senhor compreende que as nossas casas são pequenas e quando estamos nalgum lugar com muito espaço corremos e brincamos sem pensar em mais nada. Nós nunca o esqueceremos porque se todos os senhores fossem como o senhor foi para nós as crianças eram totalmente felizes.

"Obrigada por tudo e um beijinho da Fátima."

N. R. — Resta-nos dizer que o felizardo que esteve de serviço, *foi o guarda do Museu Leiriãc. Temos pena de não sabermos o nom das autoras destas saborosas cartas para os revelar também.*

De João Carlos da Silva, Vale de Ilhavo, recebemos uma carta de que transcrevemos:

"(...) e permita-me uma sugestão. Porque não publica a Revista a biografia dos patronos dos nossos navios de guerra? É triste que uma grande parte dos nossos marinheiros não conheça quem deu o nome ao navio em que andou embarcado e mais triste ainda que se ouçam respostas como esta que me foi dada certa vez quando perguntei quem foi Roberto Ivens: *foi um gajo qualquer que foi professor na nossa Marinha.* "Isto é absolutamente lamentável, não é verdade? (...)."

N. R. — Tem toda a razão e iremos considerar o caso seriamente.

De Arlindo Costa Santos, Foz do Douro, recebemos uma carta em que, recordando com saudade o tempo em que andou embarcado com o director da Revista, na canhoneira "Zaire", envia uma publicação inglesa com um artigo muito interessante sobre as *grandes transformações recentemente levadas a cabo na Marinha americana."*

Dos sarg.-aj. T RA Joaquim de Sousa Teixeira, Mercês; 1.º-sarg. RA Manuel Vieira Figueiredo e do cabo L Cesário Pereira da Costa, CAACM, recebemos cartas com várias observações à *carta de uma funcionária do QPCMM,* publicada no nosso n.º 81, relativa ao serviço dos "self-services" de sargentos e praças, no edifício da Marinha.

Respeitando as opiniões de cada um — algumas bem pertinentes — a nossa conclusão é de que alguma coisa não vai bem naqueles serviços e o nosso objectivo ao publicar a referida carta foi, não o de criticar, mas sim o de chamar a atenção dos utentes dos "self-services" para o respeito que devem merecer as ordens existentes, não as ultrapassando.

E já agora, e com isto encerramos o

asunto, permitimo-nos frisar que os funcionários civis da Marinha fazem parte desta, como nós militares, e consequentemente, utilizam os "self-services" por direito e não por favor. Aliás, somos de opinião que as coisas melhorarão logo que os civis possam utilizar a messe ou os "self-services" correspondentes à sua categoria, por equiparação com os militares.

À ATENÇÃO DA GUARNIÇÃO (1940-42) DO ANTIGO AVISO "JOÃO DE LISBOA"

Deseja o 1.º-sarg. E (reformado), então cabo torpedeiro n.º 1354, José Augusto Correia dos Santos, reunir num piquenique a efectuar na Matinha do Palácio de Queluz, no próximo dia 15 de Agosto (feriado nacional), os antigos membros da guarnição do aviso "João de Lisboa", que fez uma comissão em Macau entre 1940-42.

Para o efeito, pede-nos que informemos os interessados de que se podem fazer acompanhar de familiares e que as inscrições e esclarecimentos podem ser solicitados para a sua residência (Rua Dr. Higino de Sousa, 9-2.º Esq. — Queluz) ou pelo telefone 95 05 05 (depois das 20.00 horas).

7.º DESTACAMENTO DE FUZILEIROS ESPECIAIS (BOLAMA 1963-65)

A respectiva comissão organizadora convida todos os militares e ex-militares que fizeram parte do Destacamento em epígrafe a tomarem parte no almoço de confraternização, a realizar nos primeiros dias de Outubro próximo.

Os interessados devem contactar com o 1.º-sarg. FZ António Ponte, Força de Fuzileiros do Continente — CF 11 (PN), no Alfeite.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

1.º-sarg. TR Álvaro de Almeida Alves com D. Rosa Maria Guimarães Cerqueira, em 5-5-78.

421356/Cabo M Virgílio do Carmo Martins com D. Maria Suzete Conceição de Jesus, em 26-5-78.

901262/Cabo V Adolfo Carvalho de Brito com D. Marcelina Miranda dos Santos Mota, em 6/5/78.

152465/Cabo FZ António José Barros da Silva com D. Maria de Lurdes Jesus David, em 4-6-78.

139666/Cabo CE Henrique Rodrigues com D. Maria Venda Vieira Cardoso, em 6-5-78.

111869/1.º-mar. FZV Joaquim Manuel Mestre com D. Inácia da Silva, em 21-5-78.

111870/1.º-mar. FZV Manuel Henrique Grilo Mestre com D. Maria Helena Boquinhas dos Santos, em 20-5-78.

220374/1.º-mar. CE José Fernando Ferreira Fernandes com D. Carminda de Carvalho Vieira, em 20-5-78.

194178/2.º-mar. AD José de Matas Martins com D. Maria do Céu Gomes de Loureiro, em 6/5/78.

232076/2.º-gr. CM José Maria Ribeiro dos Santos com D. Maria da Conceição Lopes Oliveira, em 7-5-78.

178177/2.º-gr. FZ Isidoro Joaquim Medalhas Sardinha com D. Maria Aida Chora Rodrigues Alho, em 27-5-78.

280777/2.º-gr. A Francisco António Bragança Albuquerque com D. Deolinda Maria Rogeiro, em 8-5-78.

PASSAGEM A RESERVA

816862/Cabo FZ Armindo José Gonçalves Machado, em 31-5-78.

APOSENTAÇÕES

Em 30-6-78:

Cabo da ponte do troço do mar do QPMM Izequiel Manuel Candeias.

Faroleiro-subchefe do QPMM José Alexandre.

Faroleiro-subchefe do QPMM Joaquim Augusto Nunes.

Faroleiro-subchefe do QPMM Sebastião Maria Ferreira.

Agente de 1.ª classe do CPM do QPMM Alberto da Silva Ferreira.

Cabo-de-mar de 1.ª classe do QPMM Leonel de Oliveira.

Maquinista de 2.ª classe do QPMM Manuel Maria Pena.

Faroleiro de 2.ª classe do QPMM José Rodrigues Ferreira.

Faroleiro de 2.ª classe do QPMM Hélder da Cruz Mendonça.

FALECIMENTOS

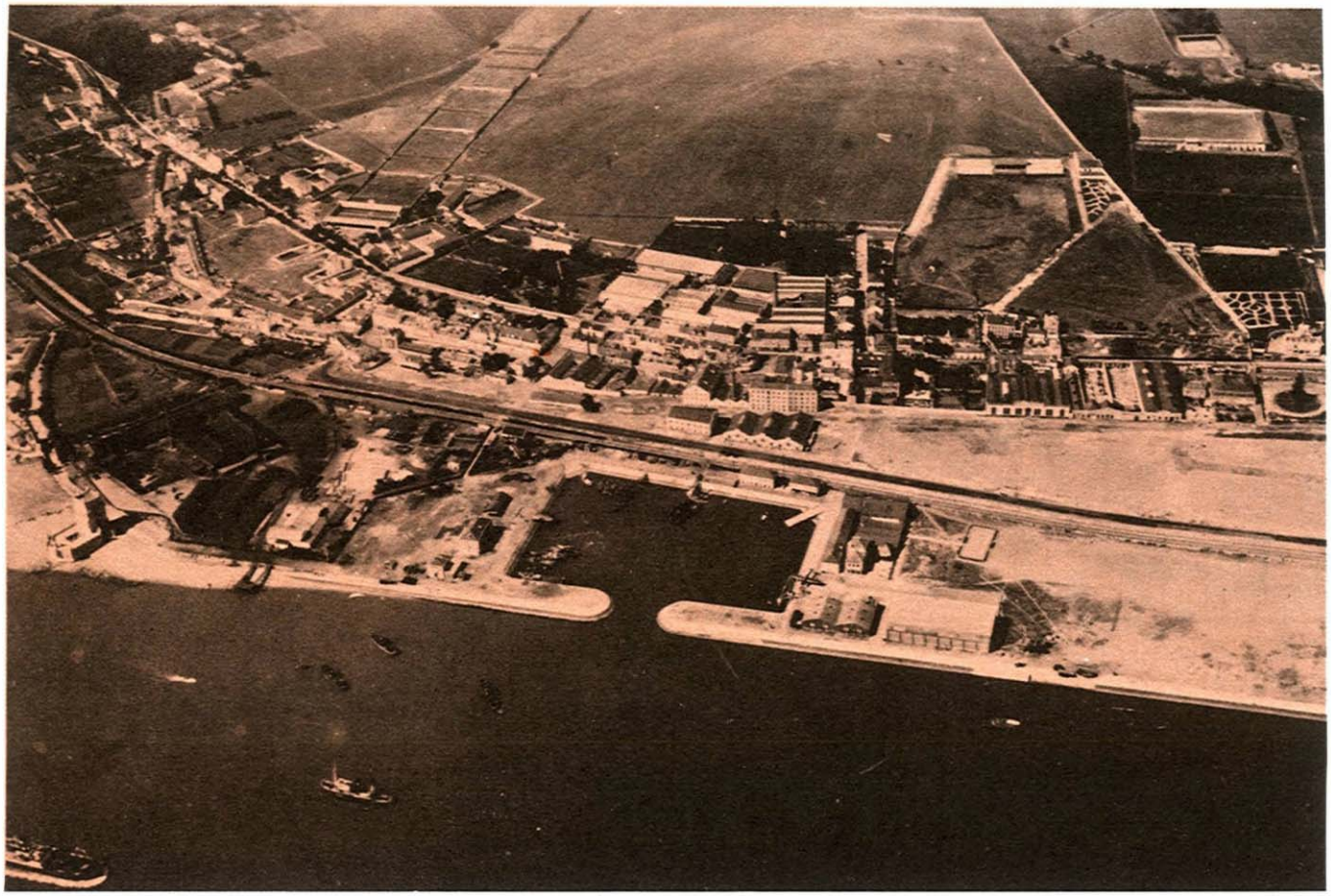
É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

1.º-ten. SG José da Costa Pinheiro, em 7-6-78.

1.º-sarg. M Jaime Barbosa Vilarinho, em 16-5-78.

Aviação Naval

(Continuação)



Vista aérea do Centro de Aviação Naval de Lisboa, no Bom Sucesso.

Publicamos hoje a 3.ª parte do artigo em epígrafe, iniciado no n.º 81 desta Revista.

Hidroavião "GRUMMAN" G-44 "WIDGEON" (E.U.A.)
(Adquiridos doze)

Características:
Hidroavião de casco, anfíbio, bimotor, monoplano, para reconhecimento armado de médio alcance e para treino de comunicações e navegação. Casco e estrutura metálicos com revestimento de alumínio e cobertura de tela nos "ailerons" e lemes de profundidade e vertical.
Dois motores "Ranger G-440-5", de 6 cilindros em linha, invertidos, resfriados por ar e 200 HP cada um.
Velocidades: máxima ao nível do mar, 245 km/h; cruzeiro, 220 km/h. Raio de acção, 1480 km; razão de subida, 213 m/minuto; tecto de serviço, 3340 metros. Pesos: vazio, 1470 kg; carregado, 2050 kg.
Comprimento, 9,47 m; envergadura, 12,19 m; altura, 3,48 m; superfície alar, 22,54 m².
Armamento: podia levar uma bomba de profundidade de 100 kg sob a asa direita.

Deram uma valiosa contribuição às missões hidrográficas e geográficas dos antigos territórios africanos, especialmente os "Widgeons" n.os 129 e 130 que estiveram adstritos às Missão Hidrográfica de Moçambique e Missão Geo-Hidrográfica de Cabo Verde-Guiné.

O "Widgeon" 129 seguiu para Moçambique a bordo de um navio mercante e em 1947 iniciou a sua primeira campanha de fotografia aérea com o seguinte pessoal da Armada: 1.º-ten. av. Vasco António Martins Rodrigues, 2.º-ten. av. Alberto da Costa Bastos e 2.º-sarg. m av. n.º 1019, José Duarte.

Em 1948, o mesmo pessoal efectuou a segunda campanha.

Em 1949, teve lugar a terceira campanha com a substituição dos dois últimos elementos pelos 2.º-ten. av. Carlos Figueiredo Salgueiro Rego e 2.º-sarg. m av. n.º 2974, João Manuel Vinagre.

Em 1950, os mesmos elementos efectuaram a quarta campanha.

Em 1951 e 1952, o diligente "Widgeon" 129 realizou, respectivamente, a quinta e sexta campanhas de fotografia aérea com a colaboração do 2.º-ten. av. José Manuel Gonçalves Pestana Malhado em subsituição do 2.º-ten. av. Carlos Figueiredo Salgueiro Rego.

Com a fusão, em 1952, das Aviações Militar e Naval, foi entregue à Força Aérea e hoje descansa, sobre cavaletes, no Museu de Ar, em Alverca.

Por sua vez, o "Widgeon" 130 foi enviado, em 1946, a bordo de um cargueiro para Cabo Verde, depois de uma infrutífera tentativa de seguir pelos seus próprios meios, retido por persistentes nevoeiros no antigo território espanhol de Sidi-Ifni, na costa africana.

Com uma guarnição da Armada, constituída pelos 1.º-ten. av. José de Freitas Ribeiro, 2.º-ten. av. Daniel Morris Sexton Mueller e 2.º-sarg. m av. n.º 1086, Joaquim Rodrigues Mendes.

Realizou a sua primeira campanha de fotografia aérea nas ilhas de Cabo Verde integrado na Missão Geo-Hidrográfica de Cabo Verde-Guiné, então constituída em seguimento do plano geral de levantamento hidrográfico a que se deve a cobertura hidrográfica de todos os antigos territórios portugueses.

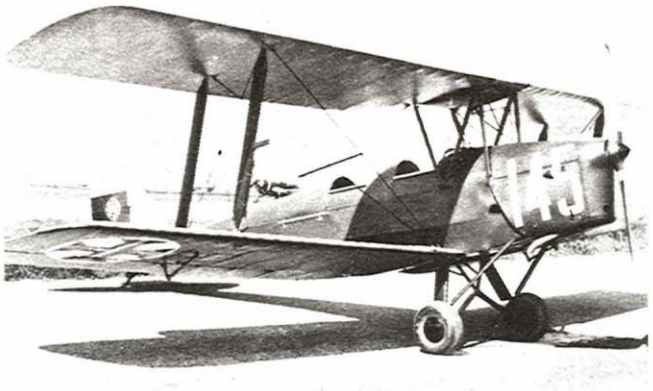
Em 1948, efectuou a segunda campanha na antiga Guiné Portuguesa, sendo substituída na guarnição o 2.º-ten. av. Mueller pelo 2.º-ten. av. Carlos de Almeida Pinheiro.

Os mesmos elementos completaram, com a campanha de 1949, a cobertura aérea de todo o território daquela antiga possessão portuguesa.

Em 1952, o infatigável "130" completou a quarta e última campanha, desta vez com o seguinte pessoal: 1.º-ten. av. Armando da Silva Pais, 2.º-ten. av. Carlos de Almeida Pinheiro e 2.º-sarg. m av. Manuel Pereira. Finda a campanha regressou a Lisboa com a mesma guarnição, tendo realizado uma interessante viagem, para a época e para os meios utilizados, escalando Port Etiénne, Las Palmas e Casablanca.

Avião "DE HAVILLAND D. H. 82A" "TIGER MOTH" (Inglaterra)

(Adquiridos vinte)



Características:

Avião de rodas, biplano, bilugar, monomotor, destinado exclusivamente à instrução inicial de pilotagem.

Estrutura metálica com revestimento de tela.

Um motor "De Havilland Gipsy Major 1", de 4 cilindros em linha, invertidos, com resfriamento por ar e 130 HP de potência.

Velocidades: máxima, 182 km/h; cruzeiro, 144 km/h. Raio de acção, 485 km; tecto de serviço, 4200 metros. Pesos: vazio, 506 kg; equipado, 828 kg.

Comprimento, 7,27 m; envergadura, 8,92 m; altura, 2,68 m; superfície alar, 21,52 m^2.

Em 1941, com o incremento da instrução de pilotagem aos oficiais da Armada, a Escola de S. Jacinto decidiu iniciar essa instrução com aviões terrestres, solução muito mais económica, visto que os acidentes no mar representam quase sempre a perda total do hidroavião.

Nestas circunstâncias, de um grande lote adquirido pelo Estado para a Aviação Militar, foram transferidos vinte para a Aviação Naval que assim pôde cumprir a sua missão de preparar pilotos.

Este tipo de avião popularizou-se no mundo inteiro e pode afirmar-se que a maior percentagem de pilotos da Comunidade Britânica que actuaram na II Guerra Mundial se formou neste clássico avião.

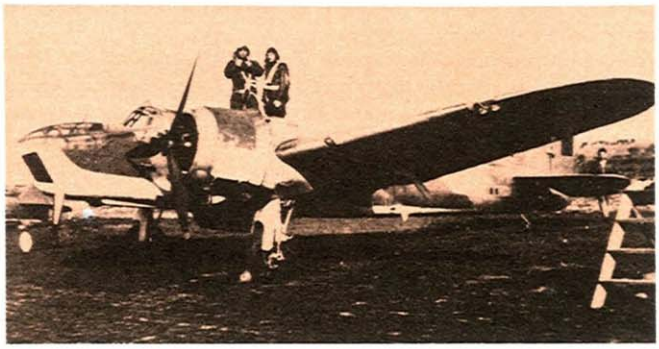
Há muito que deixaram de ser construídos e usados. Recentemente, um destes aviões, pilotado por um "flight lieutenant" da RAF realizou a proeza de ir de Inglaterra à Austrália, em comemoração de idêntico voo feito 50 anos atrás.

Avião "BRISTOL BLENHEIM IV-F" (Inglaterra)

(Adquiridos dezasseis)

Características:

Avião de rodas, monoplano, bimotor, trilugar, usado no início da II Guerra Mundial como caça-bombardeiro para ataque às costas inimigas.



Estrutura metálica com revestimento de alumínio, e tela nas superfícies da cauda. Trem retráctil.

Dois motores "Bristol Mercury XV", de 9 cilindros em estrela, resfriados por ar e com 905 HP de potência cada um.

Velocidades: máxima, 427 km/h a 3600 metros; cruzeiro, 354 km/h a 4500 m. Raio de acção, 2350 km; tecto de serviço, 6700 metros.

Pesos: vazio, 4455 kg; equipado, 6265 kg; máximo, 6583 kg.

Comprimento, 12,98 m; envergadura, 17,17 m; altura, 3,90 M; superfície alar, 43,14 m^2.

Armamento: uma metralhadora Browning de 7.7 mm, na asa esquerda; outras quatro fixas, em posição ventral, sob o porta-bombas, e duas metralhadoras Vickers K 7,7 mm, em torreta dorsal.

Foram os primeiros aviões verdadeiramente militares, com apreciável valor operacional, que a Aviação Naval possuiu. Estavam equipados com instrumentagem e meios de comunicações modernos. Foram transferidos da RAF para as Aviações Militar e Naval em 1943, fazendo parte do auxílio militar inglês com que a nossa aliada respondeu às facilidades, dadas nessa ocasião, de utilização das bases nos Açores.

Eram aviões já muito cansados por terem sido intensivamente utilizados em várias frentes de batalha, enquanto não foram substituídos por aviões de fabrico americano mais sofisticados e melhor equipados para a guerra aérea. A breve trecho foram abatidos ao serviço. Serviram, no entanto, para familiarizar as guarnições da Aviação Naval com aviões de combate.

Avião "BRISTOL BEAUFIGTER X" (Inglaterra)

(Adquiridos dezassete)

Características:

Avião de rodas, monoplano, bimotor, trilugar, para combate e ataque às costas inimigas.

Estrutura metálica com revestimento de alumínio, com "ailerons" e planos da cauda cobertos de tela.

Dois motores "Bristol Hercules XVII", de 14 cilindros em dupla estrela, resfriados por ar e com 1770 HP de potência cada um.

Velocidades: máxima, 515 km/h a 3050 metros; cruzeiro, 400 km/h a 1500 m. Raio de acção, 2250 km; tecto de serviço, 5800 metros. Pesos: vazio, 7080 kg; equipado, 11 550 kg.

Comprimento, 12,70 m; envergadura, 17,62 m; altura, 4,20 m; superfície alar, 46,73 m^2.

Armamento: quatro canhões Hispano de 20 mm, no bico da proa; seis metralhadoras de 7,7 nas asas, sendo quatro na asa esquerda e duas na direita; outra idêntica, dorsal, atirando para a cauda.

Podia igualmente montar um torpedo ou foguetes na sua missão de combate à navegação.

oferecê-lo ao Governo português e a Aviação Naval tomou conta dele fazendo uma grande reparação, com substituição dos quatro motores que se encontravam inutilizados devido à prolongada estadia no Sado e no Tejo, à invernia.

Uma vez reparado, efectuou vários voos de treino. O entusiasmo do então cap.-ten. av. Paulo Luisello Teixeira Viana tentou com ele uma ligação à antiga colónia da Guiné, com uma guarnição de doze elementos, gorada ao largo das Canárias durante a noite, por ter fugido um hélice que, por sua vez foi danificar o outro do mesmo bordo.

Com os restantes dois motores, regressou, em emergência, ao Centro de Aviação Naval de Lisboa, graças ao desembaraço e habilidade naturais do seu comandante. Uma descrição desta odisseia veio já publicada no n.º 29 (Fev. 74) desta Revista.

Ferido de morte, o "Sunderland" jazeu na muralha do Centro do Bom Sucesso até que, em 1944, foi desmanchado e vendido como sucata.

Avião "BEECHCRAFT T 11-B KANSAN" (E.U.A.)
(Adquiridos seis)

Características:

Monoplano de rodas, bimotor, para treino de bombardeamento e de navegação.

Estrutura e revestimento metálicos. Trem retráctil.

Dois motores "Pratt & Whitney R985 AN3 Wasp Junior", da 9 cilindros em estrela, resfriados por ar e 450 HP cada um.

Velocidades: máxima, 370 km/h; cruzeiro, 330 km/h. Raio de acção, 1600 km; tecto de serviço, 6000 metros. Pesos: vazio, 2796 kg; equipado, 3784 kg.

Comprimento, 10,42 m; envergadura, 14,50 m; altura, 2,80 m; superfície alar, 32,10 m^2.

Sem armamento.

Este avião constituia uma versão militar do avião comercial "Beech" modelo 18.

Foram adquiridos em 1948 e prestaram excelente serviço na Aviação Naval.

Realizaram várias viagens de rotina aos Açores e à Guiné, com tripulações de Marinha, de que se não faz menção especial para não alongar a presente resenha histórica.

Com a fusão das Aviações Militar e Naval passaram para a Força Aérea, onde ainda continuam a prestar serviço.

Avião "BEECHCRAFT D 18 S" (E.U.A.)
(Adquiridos três)

Características:

Monoplano de rodas, bimotor, destinado a transporte e a treino de navegação.

Totalmente metálico, tanto a estrutura como o revestimento. Trem retráctil.

Dois motores "Pratt & Whitney R985-B5 Wasp Junior", com 9 cilindros em estrela, resfriados por ar e 450 HP de potência cada um.

Velocidades: máxima, 370 kh/h; cruzeiro, 330 km/h. Raio de acção, 1600 km; tecto de serviço, 6000 metros. Pesos: vazio, 2617 kg; equipado, 3793 kg.

Comprimento, 10,33 m; envergadura, 14,50 m; altura, 2,80 m; superfície alar, 32,10 m^2.

Sem armamento.

Foram adquiridos em 1948 e prestaram igualmente excelente serviço. Foram transferidos para a Força Aérea, onde ainda se encontram a voar.

Foi projectado e construído como avião comercial de médio transporte, podendo levar sete passageiros e dois pilotos. Equipado com aparelhagem da mais moderna na altura, serviram para treino de voo dos pilotos que não se encontravam adstritos a esquadrilhas operacionais.

Realizaram várias viagens aos Açores, à antiga Guiné Portuguesa e a Cabo Verde, no decurso de meros treinos ou em transporte de personalidades importantes.

Avião "CURTISS SB2C — 5 HELDIVER" (E.U.A.)
(Adquiridos doze)

Características:

Monomotor de rodas, bilugar, monoplano, para bombardeamento picado e luta anti-submarina. Trem retráctil.

Totalmente metálicos.

Um motor "Wright R2600", "Duplex Cyclone", com 14 cilindros em dupla estrela, resfriados por ar e 1900 HP de potência.

Velocidade máxima, 450 km/h. Raio de acção, 1700 km; tecto de serviço, 7000 metros. Pesos: vazio, 4050 kg; equipado, 6500 kg.

Comprimento, 11,20 m; envergadura, 14,80 m; altura, 3,10 m; superfície alar, 39,20 m^2.

Como armamento usava dois canhões de 20 mm nas asas e uma metralhadora de 12,7 mm em montagem articulada, móvel, no lugar posterior.

Este tipo de avião foi o bombardeiro picado usado nos porta-aviões americanos durante as batalhas do Pacífico a partir de 1943, e foi eficaz contra os porta-aviões japoneses.

Foram fornecidos a Portugal no âmbito do auxílio americano aos países da NATO (M.D.A.P.) e constituiram, em S. Jacinto (Aveiro), a primeira esquadrilha anti-submarina do nosso país.

Sob a égide da Força Aérea, foram considerados desactualizados e abatidos ao serviço, tendo sido vendidos como sucata, com ínfima utilização.

Avião "NORTH AMERICAN SNJ-5 HARVARD" (E.U.A.)
(Adquiridos seis)

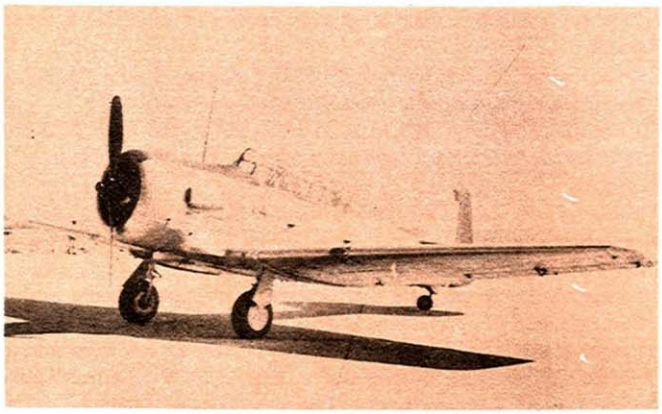
Características:

Monomotor de rodas, bilugar, monoplano, para treino de pilotagem mais avançada. Trem retráctil.

Estrutura e revestimento metálicos.

Um motor "Pratt & Whitney R 1340-an1 Wasp", de 9 cilindros em estrela, resfriado por ar e com 550 HP de potência.

Velocidades: máxima, 330 km/h; cruzeiro, 275 km/h. Raio de acção,



1200 km; tecto de serviço, 6000 metros. Pesos: vazio, 1890 kg; equipado, 2380 kg.
Comprimento, 8,83 m; envergadura, 12,80 m; altura, 3,50 m; superfície alar, 23,60 m².
Sem armamento nesta versão de treino. Entretanto, aviões deste tipo equipados com foguetes e bombas eram usados, à falta de melhor, em quase todos os conglitos africanos.
Foram igualmente cedidos a Portugal e entregues à Aviação Naval, ao abrigo do auxílio americano aos países da NATO. Destinava-se a aperfeiçoar a técnica dos pilotos, de maneira a prepará-los para a pilotagem de aviões mais pesados.

J. Trindade dos Santos
Cap.-m.-g.
(Continua)

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Publicamos neste número mais algumas curiosas mensagens...

45 — Pode acontecer que uma mensagem cifrada não seja completamente compreendida pelo destinatário, depois de decifrada, porque foi incorrectamente codificada, ou transmitida com erros, ou houve avaria nas máquinas, etc. A parte da mensagem com deficiências, correspondendo a um grupo ou grupos de código, costuma ser designada por parte ou grupo corrupto (ou incorrecto, ou gralhado). Nesses casos, a pedido do destinatário ou por iniciativa do originador da mensagem, fazem-se logo de seguida as necessárias correcções por forma a tornar o texto totalmente legível.
Foi o que aconteceu no navio-chefe, que originara um pedido de repetição de uma parte incompreensível duma mensagem recebida.
A altas horas da noite, o almirante foi acordado para ler uma mensagem urgente, curta e "agressiva", que dizia:

= POR GRUPO CORRUPTO SUBENTENDA-SE ALMIRANTES =

Era, de facto, a palavra "almirantes" que faltava na versão correcta da mensagem.

46 — Uma corveta que fazia parte da escolta a um comboio, no Atlântico, tinha-se atrasado devido a uma ligeira avaria. Depois de reparada, aumentou a velocidade para se juntar de novo ao comboio, e reocupar a sua posição na escolta.
Entretanto, veio muito mau tempo, e a corveta demorou mais que o previsto a fazer a sua aproximação.
O comandante da escolta, embarcado num "destroyer", não perdo-ou, e em jeito de repreensão mandou transmitir:

= INFORME PORQUE DEMOROU TANTO TEMPO A JUNTAR-SE AO COMBOIO =

Pelos vistos, a evidência era só para o comandante da pequena corveta; para ele, portanto, só havia um tipo de resposta:

=- O CAMINHO PARA CÁ FOI SEMPRE A SUBIR =

47 — Era um almirante muito dado às minúcias sem importância, o que se traduzia em querer saber os mais insignificantes pormenores duma acção, a justificação desnecessária de movimentos, os detalhes inconcebíveis duma operação, etc.
Ele próprio fazia questão em dar a conhecer constantemente o desenrolar da sua actividade diária, e isso originava permanentemente incontáveis memorandos, notas, telefonemas e mensagens.
"Tudo claro como a água" era a divisa do singular almirante.
Numa visita de inspecção a um navio da esquadra que comandava, o oficial de comunicações que o acompanhava comunicou, seguindo as usuais instruções, todos os seus movimentos para o comandante naval, por rádio, da seguinte forma:

= ALMIRANTE CHEGA A BORDO =

Pouco depois:

= ALMIRANTE INSPECCIONANDO O NAVIO =

A seguir:

= ALMIRANTE COMPLETOU A INSPECÇÃO =

No minuto seguinte:

= EMBARCAÇÃO DO ALMIRANTE ATRACOU =

Ao descer a escada do portaló:

= ALMIRANTE DEIXA O NAVIO =

Mas o mar estava mau e a embarcação que o havia de transportar dava muito balanço; quando o almirante punha o pé na embarcação, escorregou e caiu à água. Mensagem imediata:

= ALMIRANTE NO MALAGUEIRO =

(Malagueiro é o mar, em gíria naval).

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

Saibam Todos

Que a ADMA (Assistência na Doença aos Militares da Armada) estabeleceu, a partir de Junho passado, novas normas de comparticipação sobre despesas efectuadas com tratamentos termais.

Que para aquelas despesas poderem ser comparticipadas, torna-se necessário obter prévia autorização (antes do tratamento), solicitada pelos beneficiários à 5.ª Repartição da DSP ("Bem-Estar"), com base em proposta médica onde conste:

— Natureza da doença que justifique a necessidade do tratamento termal;
— Indicação das termas recomendadas;
— Número de dias necessários para o tratamento.

Que daquela proposta, como na generalidade das prescrições médicas, deverão ainda constar:

— Nome e número do beneficiário;
— Assinatura do médico que prescreve a proposta;
— Nome e morada legível do médico.

Que as prescrições passadas pelos serviços de saúde militares deverão ser autenticadas com o selo branco ou carimbo da unidade.

Que os tratamentos termais têm a comparticipação de 75% nas despesas de tratamento, alojamento e alimentação, incluindo acompanhante, até ao limite de Esc. 3000$00.

Que as despesas do acompanhante são comparticipadas quando haja declaração médica de que aquele é indispensável por razões físicas ou mentais do doente.

Saveira Dourada

Saveira dourada, é uma galeota que se encontra em exposição no Museu de Marinha. Foi mandada construir em 1790 pela rainha D. Maria I e era utilizada pela princesa Carlota Joaquina, de quem herdou o nome porque era vulgarmente conhecida. O risco é do capitão-de-fragata e primeiro construtor naval do Real Arsenal da Marinha, João de Souza Palher.

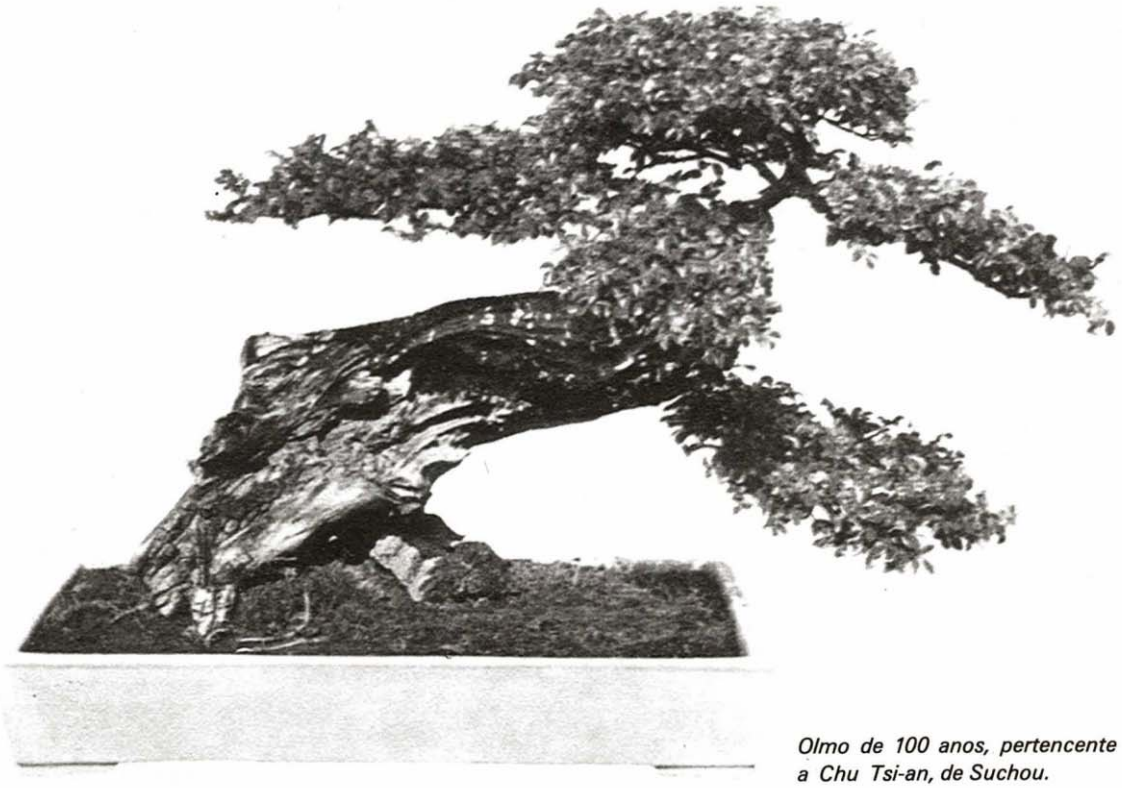
O trabalho de talha que avulta no painel de popa e nas faixas que decoram o costado, bem como a decoração de ricos panejamentos e pinturas, revelam o grau de perfeição que atingiam os grandes artistas que colaboraram na construção desta preciosa jóia da arquitectura naval, com especial destaque para o entalhador, mestre Manuel Ferreira.

Embora a sua história não seja famosa, sabe-se que era a embarcação preferida pela princesa Carlota Joaquina e outras pessoas de família real, para as suas deslocações e passeios no Tejo.

Oficialmente, foi utilizada em Julho de 1896, no cortejo comemorativo do VII centenário de Santo António e, em Janeiro de 1905, conduziu para o Cais das Colunas os duques de Connaught, quando da sua visita ao nosso país.

O seu modelo, tal como o original, figura no Museu de Marinha, doado por Henrique Maufroy de Seixas, e, da mesma maneira que os valiosos e muitos outros modelos, foi desenhado e construído pela sua equipa privativa de modelistas.

Luís António Marques
Mestre aposentado do QPCMM



Olmo de 100 anos, pertencente a Chu Tsi-an, de Suchou.

Natureza em miniatura

Todos os camaradas que estiveram em Macau recordam, certamente, a beleza das árvores anãs, prodígio de paciência e perícia do povo chinês.

Lembram-se de ter visto nas janelas, pequenas laranjeiras com cerca de 30 centímetros de altura, carregadas de minúsculas laranjas? Terão sido estas árvores anãs que mais viram mas, poderiam ter visto, além destas, muitas outras espécies tais como pinheiros, ciprestes, olmos, madressilvas, etc., algumas com mais de uma centena de anos de idade. Dentro de casa, podiam ainda ter visto arranjos artísticos, onde pequenas árvores, pedras, figuras, etc., reproduzem paisagens variadas e maravilhosas. Os jardins e estas paisagens em miniatura são um dos entretenimentos favoritos de muitos chineses que a eles se dedicam com entusiasmo e devoção. Existem alguns clubes por eles criados, para exposição, troca de conhecimentos, discussão de técnicas de criação de novas variedades, etc.

O cultivo de árvores anãs entre os chineses, remonta ao século VIII da nossa era.

Dado o interesse que pode despertar entre os nossos leitores que se julguem fadados com a proverbial paciência chinesa, não resistimos à tentação de transcrever um artigo, do perito chinês Chou Cheng, num suplemento da revista "China Reconstruye", de Abril de 1964.

Afirma-se que a beleza dos jardins miniaturas chineses se baseia na reprodução de cenários naturais em espaços limitados, nomeadamente dentro de um vaso ou tabuleiro de louça. Uma árvore com cerca de 30 cm de altura, com o tronco retorcido e as folhas verde-escuro, convenientemente enquadrada por pedras e um pouco de água, pode perfeitamente lembrar as margens montanhosas de um rio; os mesmos elementos com outra disposição e arranjo podem imitar um tranquilo lago, etc., etc.

A jardinagem-miniatura começou na China há mais de 1200 anos, quando o poeta Wang Wei (699-759) cultivou orquídeas num vaso de porcelana amarela, no qual colocou artisticamente algumas pedras. Desde então, várias pessoas de dedicaram ao assunto, aparecendo uma imensidade de variantes. Apesar dos estilos variarem de região para região, consoante as paisagens, os elementos empregados são basicamente os mesmos: as árvores anãs e as pedras.

As árvores anãs são em geral pinheiros, ciprestes e olmos, filhos de outros muito velhos, encontrados em zonas montanhosas onde, por contínuas devastações e esterilidade do solo, não cresceram. São transplantados dentro de recipientes, nos períodos chuvosos da Primavera ou Outono e o seu crescimento é controlado mediante poda dos galhos e arranque de folhas. Os ramos novos recortam-se e prendem-se de forma a produzir os efeitos e as formas mais variantes; troncos grossos retorcidos com renovação da folhagem, troncos rectos e finos com ramos graciosos, troncos que parecem estar galgando escarpados rochedos, etc. Nalguns casos, podem ver-se duas, três, ou até uma dezena de árvores

plantadas num recipiente, dando a ilusão de um bosque. Para se criar a semelhança com os originais, de tamanho natural, os troncos, os ramos e as folhas devem conservar-se unidos uns aos outros, em correcta proporção. Não obstante o reduzido tamanho das plantas, a habilidade do artista lhe dará o seu gosto estético.

Uma paisagem de rochas, consegue-se principalmente pela selecção cuidadosa das pedras que se colocam dentro de uma bandeja cheia de água. O povo chinês teve sempre uma profunda veneração pelas rochas e pedras, utilizando-as, simplesmente ou em combinação, para decorar jardins ou representá-las em pinturas, como símbolos de poderio e firmeza. Nas paisagens rochosas, usam-se frequentemente as pedras arenosas ou estalactites, por serem bastantes suaves para se cinzelarem nas formas desejadas. Também se escolhem rochas duras como as pedras "ling bi y ying" das montanhas de Ajuí e Cantão, porque têm formas muito estranhas, superfícies brilhantes e cores diferentes e delicadas, permitindo simular a beleza das montanhas.

Um passo importante na criação de uma paisagem rochosa, é a sua composição. Da mesma forma como se concebe uma pintura tradicional chinesa, umas quantas pedras artisticamente dispostas, sugerem toda uma paisagem. Um grupo de rochas escarpadas, que ocupe metade de uma bandeja, conjugado com um terreno alcantilado, dá o efeito de uma profunda garganta. Uma grande rocha, com uma forma fantástica, convenientemente conjugada com outra mais pequena, pode dar a sensação de uma vasta extensão de água. Para evocar a tranquilidade de um lago, colocam-se na bandeja umas quantas rochas de contornos suaves, etc.

As montanhas rochosas, dá-se-lhes vida, mediante conjuntos de árvores verdes e musgos. Árvores de tamanho muito reduzido podem-se plantar nas gretas, de onde possa escorrer água. O musgo novo, tirado dos telhados, pedras ou árvores, misturado com seiva, distribui-se sobre as rochas; orvalhado com água, converte-se numa fina capa aveludada; nas concavidades das rochas, pode-se deixar crescer densamente. Nas encostas assoladas ou nas veredas da montanha, o musgo retira-se, de onde a onde, para dar um efeito pouco espesso. Toda a paisagem pode ter vida com algumas figuras de argila, com um pagode, um pavilhão, uma cabana, uma silhueta humana, uma ponte unindo duas colinas, barcos na água, etc., tudo adequadamente distribuído.

A criação de paisagens em miniatura, requer conhecimentos precisos de horticultura. As árvores anãs necessitam de bastante sol e ar fresco. Porém, jamais se devem expor a um sol forte. A terra deve-se proporcionar uma boa drenagem, conservando-se a água necessária, de forma a que as raízes permaneçam húmidas. Todavia, como a matéria do vaso é limitada, a aplicação de fertilizantes é algo que há a ter em conta. O cuidado com as paisagens rochosas é mais simples. As bandejas mantêm-se sempre cheias de água a abrigadas do sol.

A escolha de recipientes tem importância para completar a beleza das plantas e das rochas. As paisagens verdes

Lago quieto, de Tung Shu-yü, Xangai.

Rochas e pinheiros, de Li Tsung-yü, Sechuán.

podem crescer em recipientes de barro roxo ou sépia, de desenho simples, que se harmonizem com os arbustos; se se trata de árvores direitas, os vasos podem ser rectangulares ou ovais; para árvores pendentes, quadrados ou redondos; porém sempre fundos para dar a impressão de uma escarpa ingreme. As plantas de jardim, cultivam-se geralmente em recipientes de porcelana branca, para realçar as folhas verdes e as cores vivas das flores. Para as paisagens rochosas, convém usar bandejas de pouca altura, de modo a que o cenário se destaque bem e acentue a profundidade e a distância, em perspectiva. A cor das bandejas é em geral branca para contrastar com a cor escura das rochas.

Por último, há que proporcionar pedestais adequados onde se coloquem os recipientes com as árvores anãs ou as paisagens rochosas. Podem-se fazer de madeira de pinho, goiabeira, sândalo ou de raízes de árvores velhas, num estilo tradicional e em formas que se relacionem com os recipientes das miniaturas da natureza.

Muita gente cultiva paisagens em miniatura com entusiasmo, exibindo-as como dissemos em clubes ou nos jardins e parques das cidades como Cantão, Xangai, Suchou, etc., para deleite do povo.

(In "China Reconstruye" — Suplemento de Abril de 1964, em tradução livre do sarg.-aj. L M. Horta)

Arqueologia subaquática

Aspecto parcial da embarcação aparecida nas recentes escavações no rio Lima, em Viana do Castelo.

A descoberta, no princípio deste ano, de uma embarcação no rio Lima, quando se procedia a trabalhos de escavações no porto de Viana do Castelo, de que foi dada notícia recente no Telejornal e em que a Marinha, por intermédio da Capitania e do Museu de Marinha, estava envolvida, o que não é totalmente verdade porque o Museu de Marinha não foi consultado neste assunto, leva-me a fazer algumas considerações sobre Arqueologia Subaquática.

Começo por transcrever o que em Julho do ano passado disse, numa comunicação feita no Centro de Estudos de Marinha, sobre a missão a Mombaça para recuperação da fragata "S. António de Tanna":

Se o valioso património subaquático, que se sabe existir nos nossos mares do Continente, da Madeira e dos Açores não sofresse estragos irrecuperáveis, causados por mergulhadores amadores e profissionais, uns por curiosidade e outros pelo lucro, e em trabalhos de fomento, como obras de portos, turismo, prospecções e pesca, por exemplo, não haveria motivo de grande preocupação, porque os objectos pouco se deterioram no ambiente estável em que estão.

Infelizmente isto não acontece.

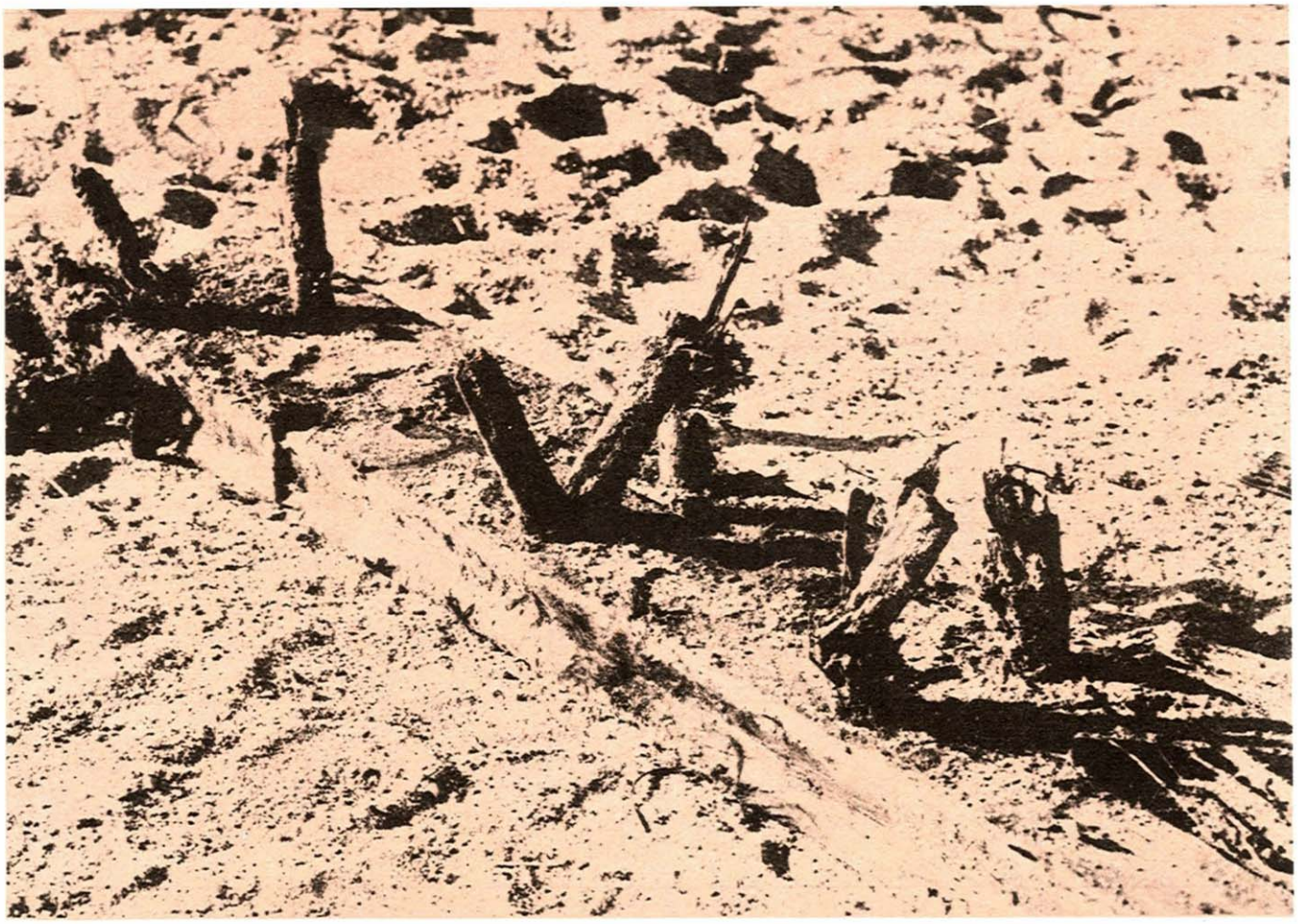
Quem se interessa por estes assuntos, sabe que os prejuízos e até os desvios para o estrangeiro, têm sido e continuam a ser consideráveis, provavelmente muito mais do que se julga, porque quem os faz não o diz e, muitas vezes, nem sequer tem a consciência do mal que faz. E, de ano para ano, vai aumentando e muito, o número de mergulhadores com um equipamento cada vez mais acessível.

As explorações subaquáticas nas nossas costas, estão agora proibidas e a legislação actualizada deverá ser promulgada num futuro próximo. No entanto, se não houver uma fiscalização eficiente, se não houver uma garantia de idoneidade de quem faz as explorações, se não houver estruturas que permitem tratar e conservar adequadamente os objectos recuperados, se não houver a possibilidade de estudo desses objectos ou que o seu destino não seja conhecido e, sobretudo, se não houver uma consciencialização correcta de quem acha e tira do mar os objectos, sem esquecer os incentivos e compensações que mereçam, a legislação, embora ajude, não resolve o problema da protecção do nosso valioso património subaquático...

Entretanto, os apanhadores de algas continuam ao longo da nossa costa a pesquisar o fundo do mar a pente fino e não se pode esperar que eles comuniquem ou entreguem aquilo que acham.

Os mergulhadores amadores e profissionais, em grupos mais ou menos rivais e ciosos das suas actividades, por vezes a coberto de outras actividades, continuam a procurar objectos valiosos ou de fácil venda e não entregam nem comunicam aquilo que acham. Se os achados não tiverem grande valor comercial ou estimativo entregam-nos nos clubes ou organismos a que pertencem e, se alguns vão parar a "boas mãos", a grande maioria perde-se definitivamente. Consta que muito recentemente foram achados objectos antigos valiosos, em prata e em ouro a uma profundidade de seis metros.

Os trabalhos nos portos também continuam. Agora, foi em Viana que se encontrou uma embarcação e isso sucederá, de certo, noutros locais num futuro próximo. O que



Aspecto de destroço da embarcação encontrada soterrada no rio Lima, e que foi "selvaticamente" destruída nas escavações desordenadas. (Fotos cedidas pelo ex-mar. CM António Maria da Silva Carvalho).

se viu no Telejornal, dificilmente se veria em qualquer outro país europeu. Quem está dentro do assunto, ficaria arrepiado ao ver como as pranchas de madeira eram atiradas para uma pilha, embora o nome da Marinha aparecesse por intermédio da Capitania e do Museu de Marinha o que emprestava um tom de certa garantia para quem nada sabe do assunto.

A arqueologia subaquática transcende a própria nação, por ter um aspecto cultural em que as outras nações estão também interessadas e não tardará muito que nos surja o primeiro reparo a nível internacional. Estes assuntos nas nações europeias com grandes recursos, como a Inglaterra, Suécia, Noruega, Holanda e Dinamarca etc., são tratados em conjunto, com troca de conhecimentos e até de ajudas.

Reconhece-se que, entre nós, a resolução do problema da arqueologia subaquática é complexo, mas tem de ser encarado e é a Marinha que tem de dar os primeiros passos para a sua resolução. Os casos, como o do rio Lima em Viana do Castelo, aparecem de repente. Julga-se que seria preferível, com o pouco que se sabe, ir fazendo o que puder ser feito, recolhendo informações e experiência, e procurando salvar o que puder ser salvo, enquanto não vier alguém de fora ensinar ou dirigir uma escavação, ou alguém de cá ir lá fora aprender. E muita coisa se poderia ir fazendo já, aproveitando a carolice de alguns e, sobretudo, o potencial, enorme dos estudantes interessados em actividades subaquáticas, além dos museus locais.

A madeira e o ferro eram os materiais mais usados na construção naval. A sua remoção deve ser feita com muito cuidade e só devem ficar expostos ao ar por períodos muito curtos. Nos casos externos, os objectos de ferro gratizados ficam tão pouco consistentes que permitem enterrar neles um dedo e a madeira ensopada pode apresentar-se tão frágil que necessita de berços apropriados às suas curvaturas para a respectiva remoção, o que pode ser feito no local, com contraplacado ou esferovite, por exemplo. Um mau manuseamento destas peças, além de eventualmente as inutilizar, pode esborear os seus contornos, o que as prejudica definitivamente e impossibilita o registo das dimensões com exactidão.

Há procedimentos a tomar que nem sequer necessitam de grandes despesas. O que se torna dispendioso é a recuperação de grandes embarcações e o tratamento da madeira e dos objectos de ferro de grandes dimensões, quando destinados a exposição que, no entanto, podem ser conservados muito tempo, se forem simplesmente postos em água doce com soda cáustica ou fungicida, conforme os casos. O que interessa, sobretudo, é a obtenção de elementos que possam servir de estudo dos objectos achados o que, aliás, deve sempre ser feito, dada a incerteza da sua duração eterna e das modificações ou acidentes que possam acontecer durante o transporte e os tratamentos de conservação.

Recentemente, em Inglaterra, numa escavação para construção de um grande imóvel, foi encontrada uma embarcação. Dada a urgência das obras, o pessoal do Museu Marítimo teve só quatro dias para resolver a situação. Num outro caso (Graveney boat) teve dez dias e tratava-se de uma embarcação única. Neste curto período foram feitas medições, fotografias, moldes em gesso, remoção, lavagem e embalagem do madeiramento que foi possível retirar e enviar para o Museu a 50 km.

Um exemplo clássico de obtenção de dados para

reconstrução de uma embarcação é o "Sutton Hoo Ship — de que não restava nada, excepto o molde impresso na areia e lodo. Ao ser descoberto em 1939, uma equipa chefiada por um oficial de Marinha procedeu logo a uma série de medições que se interromperam e perderam durante a guerra. Felizmente, duas professoras em férias no local, tiraram cerca de 500 fotografias nas várias fases dos trabalhos, que foram preciosas para a reconstrução do navio, iniciada 27 anos mais tarde.

Estes trabalhos de escavações são normalmente dirigidos por pessoal do Museu Marítimo em número reduzido, por vezes em colaboração com outros departamentos, sendo a grande força do trabalho dada por estudantes voluntários. Há vários métodos para obtenção de elementos que permitem o estudo e reconstrução posteriores de uma embarcação, o que deve ser feito *antes dos tratamentos de conservação.* A grande parte destes trabalhos recai em qualquer dos seguintes processos: o desenho à escala — obtendo as medidas entre vários pontos do objecto e fazendo o desenho a olho; traçado à escala — pondo o objecto debaixo de uma placa de vidro ou de plástico transparente e traçando os contornos, e por estereofotogrametria.

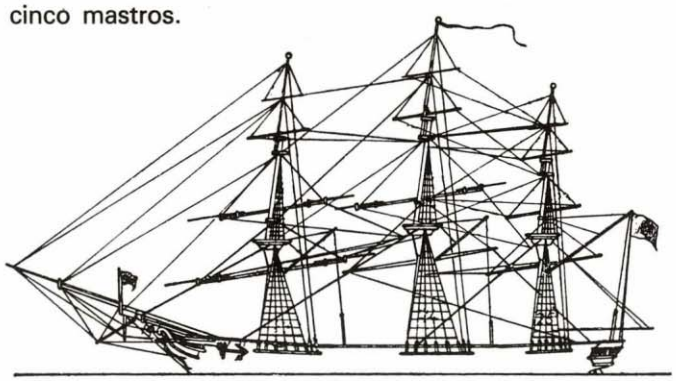
A descrição das diferentes peças e dos seus atributos, a sua localização com a ajuda de desenhos, fotografias e moldes, poderão contribuir para uma correcta interpretação que permita a reconstrução posterior da embarcação e dos seus planos.

Para facilidade e melhoria desta tarefa, os dados obtidos devem ser tanto quanto possível exactos, estandardizados e divulgados, para que possam ser interpretados pelos estudiosos destes assuntos em qualquer altura.

António Cardoso
Cap.-frag. RA

Terminologia Naval

GALERA — Navio de vela de três mastros, com mastaréus de gávea e de joanete em cada um, vergas redondas e gurupés; pode haver galeras de quatro e cinco mastros.

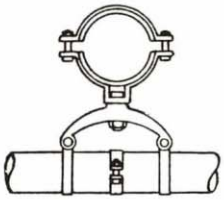


GALERNO — Vento brando, predominantemente de Nordeste.

GALHARDETE — Bandeira de forma triangular, estreita e comprida, farpada ou não, cujo comprimento é sensivelmente igual ao triplo da sua largura máxima; no Código Internacional de Sinais são usados os galhardetes para representar os números de 0 a 9.

GALIMO — Superfície de um madeiro destinada a ser cortada segundo os traços marcados e na forma conveniente.

GALINDRÉU — Braçadeira matálica que conserva o mastro vertical, abraçando-o contra uma enora semi-circular feita na meia-coxia ou bancada. Peça metálica destinada a içar uma verga ao mastro, abraçando-o pelos dois meios arcos de que a peça se compõe e que se unem pelas pontas achatadas.



GALINHAS DO PATRÃO-MOR — Em calão naval, as gaivotas.

GALIVAR — Dar a um madeiro a forma necessária para o fim a que, na construção do navio, se destina.

GALOPE — Extremo superior de um mastro ou mastaréu, rematado em mecha para receber a borla.

GALVETA — Embarcação de vela e remo, muito usada na India e que os portugueses também utilizaram em combates navais; dispunha de dois mastros, proa lançada e popa redonda e era de muito boa manobra.

GAMOTE — Vasilha de madeira usada antigamente e destinada a esgotar a água dos navios.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Em cumprimento do plano de emissões estabelecido para o corrente ano, os CTT puseram em circulação, no passado dia 14 de Junho, os dois selos que ilustram este apontamento e que assinalam a passagem dos dezanove séculos do Município de Chaves que, na ocasião, se comemorou.

Nós, que a todas as emissões de selos que registam centenários, especialmente quando portugueses, dedicamos a maior atenção, consideramos este conjunto magnífico em todos os aspectos, não somente por ele se referir a um facto muito anterior à fundação de Portugal, mas também porque os motivos que o ilustram são muito expressivos e com uma apresentação, a todos os títulos, notável.

Na verdade, a reprodução, embora parcial, da ponte romana que tem dezoito arcos e de um dos muitos padrões dos existentes, a confirmar a velhinha "Aquae Flaviae", assim se chamava o burgo, foram, quanto a nós, de rara felicidade. Aliás, a mesma perfeita concepção se encontra na ilustração do sobrescrito comemorativo do 1.º dia de circulação, embora o actual brazão de armas da cidade esteja incompleto. De qualquer modo, repetimos, estamos em presença de um conjunto notável.

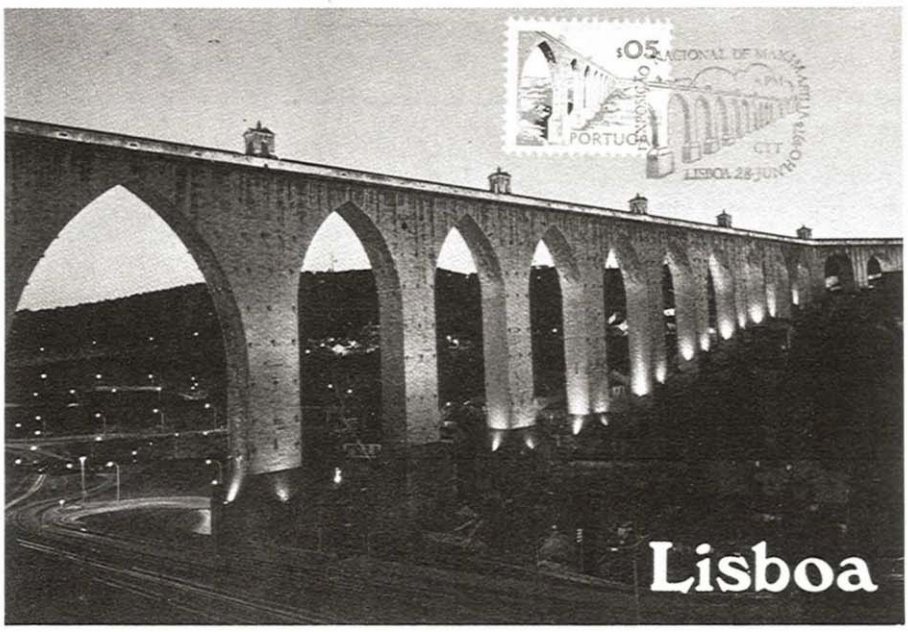
Registamos ainda, especialmente para os interessados na Marcofilia que o carimbo comemorativo do 1.º dia de circulação, foi aposto, além dos cinco locais habituais, na cidade em festa.

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE MAXIMAFILIA

A maximafilia que, como todos sabemos, é o ramo da filatelia que se ocupa dos Postais Máximos, de que aqui já temos falado, está a atravessar entre nós um período de grande entusiasmo e interesse, o que no fim nem é de espantar se tivermos em consideração que, mundialmente, é considerado como um dos maiores especialistas do ramo, um coleccionador português.

Trata-se, como aliás já temos dito, de uma variante interessantíssima do nosso "hobby", não só pela beleza que essas peças filatélicas patenteiam, mas sobretudo pela potencialidade didáctica que evidenciam.

Mas, dizíamos que a maximafilia está a atravessar entre nós um período de grande actividade, o que realmente acontece e acaba de culminar (e, acentue-se, depois de longos anos de canseiras e esforços) com a fundação da Associação Portuguesa de Maximafilia, velho sonho que se tornou realidade. Segundo os seus estatutos, devidamente aprovados, a sua finalidade primordial é exercer uma actividade cultural, com total independência e estranha a qualquer intenção de carácter comercial.



A nóvel associação, provisoriamente instalada na Praça Duque da Terceira, 24-3.º dt.º, em Lisboa, quis assinalar auspiciosamente o acontecimento da sua especialização realizando a I Exposi-

ção Nacional de Maximafilia que esteve patente ao público num dos salões da Fundação Calouste Gulbenkian, entre 28 de Junho e 2 de Julho findo.

A exposição, com carácter selectivo para os maximafilistas portugueses que irão marcar presença na Lubrapex 78 que este ano se realiza no Brasil, comportava 150 quadros ocupando-se dos mais diversos temas, sendo evidente em todas as colecções um desenvolvimento que impressionou muito vivamente todos os que a visitaram e, certamente constituiu uma forte incentivação para despertar o interesse de novos maxifilistas.

Como se impunha, esta manifestação foi assinalada com o Postal Máximo perfeitíssimo (outra coisa não era de esperar) que reproduzimos e nos mostra uma perspectiva maravilhosa do conhecido Aqueduto das Águas Livres, visto de noite.

Lamentamos que a reprodução não mostre toda a beleza do colorido que é, na verdade, maravilhoso.

Centro filatélico Juvenil do Fogueteiro

Com a designação em epígrafe, foi fundado muito recentemente mais um agrupamento filatélico juvenil que, sabemos, está a entusiasmar muitos jovens da região do Seixal. Devidamente orientados e ajudados por filatelistas experientes e amigos de ajudar todos os que se desejam iniciar nesta extraordinária forma de ocupação dos tempos livres, os jovens que presentemente fazem parte do centro, estão já em fase avançada de oficialização do grupo e, na organização da sua primeira manifestação.

Com efeito, tendo em conta as tradições marítimas da região onde estão implantados, têm programado para o próximo mês de Outubro a realização de um certame subordinado ao tema "Mar, fonte da vida", onde muito naturalmente pretendem que filatelistas e coleccionadores de outras peças dos muitos temas que o mar nos fornece e inspira, colaborem.

Acreditamos que as colaborações pretendidas não lhes faltarão, e que a realização a que meteram ombros irá alcançar o sucesso e a projecção que ambicionam.

Para já, as nossas felicitações muito sinceras ao Centro Filatélico Juvenil do Fogueteiro e a promessa de que, em próximas oportunidades, daremos ao certame o devido relevo, dando a conhecer mais pormenores sobre a organização e realização da sua manifestação "MAR, FONTE DA VIDA".

G. Brandão
2.º ten. SG

Quantos...

No espaço duma hora
Quanta raiva! Quantos gritos!
Quanta criança que chora.
Quantos ais de solidão.
Quantos mantos de estrelas,
esfarrapados, no chão.
Quanta mulher a partir
os homens sem Amanhã.
Quantos ódios! Quanta fé!
Quantos minutos de espanto
Quantas pessoas com fome
Quanta paz que não se alcança
Quantos homens no mar largo
trazendo as redes vazias
nos seus barcos de Esperança.
Quantos espasmos de Dor!
Quantos amantes escondidos,
ultrajados, perseguidos,
por inventarem o AMOR.
Quantas vozes a gritar
sem haver grades que as domem.
Quanto homem a viver
à custa dum outro homem.
Quantos Nazarenos tristes
carregando a sua cruz.
Sem altar! Sem orações!
Sem velas! Sem procissões!
Crucificados. Vencidos.
Mais vencidos que Jesus.
Quanta maldade inventada.
Quanto riso de amargura.
Quantos gestos de pureza
na mulher que não é pura.

Quantos homens derrotados
esperando a vala comum.
Quantos Cristos ensanguentados,
e nós amando só um...

(Este poema foi premiado
nos jogos florais
do Grupo Desportivo da C.U.F.)

Helena L. M. Coentro Bonjour
Funcionária da D.S.E.C.

Desporto

A ARMADA VENCEU O 3.º TORNEIO DE FUTEBOL DE CINCO DAS FORÇAS ARMADAS

Organizado pela Força Aérea, disputou-se nas instalações do B.O.-T.P. 1 (Monsanto), de 29 de Maio a 2 de Junho último, o 3.º Torneio de Futebol de Cinco das Forças Armadas.

Participaram na competição as equipas do Regimento de Estremoz (em representação do Exército), Batalhão N.º 1 da G.N.R., Escola da P.S.P. (Torres Vedras), uma delegação da Força Aérea e da Escola de Fuzileiros (em representação da Armada).

A equipa da Armada foi a brilhante vencedora do Torneio, tendo derrotado nos seus jogos as formações da P.S.P. (1-0), Força Aérea (2-1), G.N.R. (7-0) e do Exército (8-1).

A "Revista da Armada" felicita a equipa da Escola de Fuzileiros pelo êxito alcançado.

A equipa da Armada (Escola de Fuzileiros).

Classificação:

1.º—Armada ..... 8 pontos
2.º—F. Aérea ..... 6 pontos
3.º—Exército ..... 4 pontos
4.º—P.S.P. ..... 2 pontos
5.º—G.N.R. ..... 0 pontos

A ARMADA EM PROVAS FEDERADAS

Na Carreira de Tiro de Monsanto realizaram-se, em Junho passado, os Campeonatos de Portugal de Pistola Livre (46.º), Pistola de velocidade (33.º), Pistola Standard (11.º) e Pistola a 10 metros (6.º), nos quais os atiradores da Armada obtiveram os seguintes resultados:

PISTOLA LIVRE—2.ª classe:
2.º—Cap.-ten. EMQ
F. Neto ..... 505 pontos

PISTOLA DE VELOCIDADE—1.ª classe:
4.º—1.º-sarg. FZ
Madail ..... 557 pontos

—2.ª classe:
2.º—Cap.-ten. EMQ
F. Neto ..... 547 pontos

PISTOLA STANDARD—1.ª classe:
3.º—1.º-sarg. FZ
Madail ..... 532 pontos

—2.ª classe:
1.º—Cap.-ten.
Trigo Allen ..... 523 pontos

PISTOLA A 10 METROS—1.ª classe:
3.º—Cap.ten. EMQ
F. Neto ..... 368 pontos

(Colaboração da D.S.E.F.)

TORNEIO DE FUTEBOL DA E.R.N. "COMANDANTE NUNES RIBEIRO"

Realizou-se, de 15 de Maio a 29 de Junho passado, um torneio de futebol de cinco organizado pela Estação Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro", com a participação de equipas da Armada (Central

Receptora de Algés, Central Transmissora de Monsanto e C.S.D.M.), do Exército (Depósito Geral de Material de Transmissões e Instituto de Altos Estudos Militares) e ainda da Força Aérea (D.S.I.C. e B.O.T.P. 1).

O torneio atingiu as finalidades previstas, sendo de realçar a confraternização por ele proporcionada para o que muito contribuiu o facto dos jogos terem sido disputados em diferentes campos de algumas unidades concorrentes.

Foi vencedora do torneio a equipa da Central Transmissora de Monsanto, que na final venceu a da Central Receptora de Algés por 4-2.

As equipas finalistas do Torneio de Futebol da E.R.N. "Comandante Nunes Ribeiro".

Para a história de Portugal em Angola

Os restos da escuna "D. Amélia"

A escuna "Princesa D. Amélia" (*1*) era um navio de guerra elegante, de formas finas, armado com oito peças e com 45 homens de tripulação. Foi construído em Inglaterra, especialmente, para servir na esquadra de D. Miguel como aviso.

Não era um navio de grandes dimensões: 83 pés de comprimento, 20 de boca e 10 de pontal. Dispunha, no entanto, de excelentes qualidades náuticas, grande mobilidade, era veloz e agressivo, rijo para o mar e estava equipado para realizar qualquer golpe de mão.

Em 1883, foi apresado pelos liberais, passando a chamar-se escuna "D. Amélia". Ao serviço da causa liberal desempenhou variadíssimas missões na costa norte e sul do Continente, na Madeira, nos Açores e em Cabo Verde. Transportou de Vigo para o Porto material de guerra e tropas portuguesas e estrangeiras.

A 23 de Setembro de 1842 largou de Lisboa para Angola como correio marítimo e, a 13 de Dezembro navegava em águas do Sul daquela ex-província portuguesa à vista do Cabo Negro. No dia imediato, seguiu ao largo da costa, para Norte, com vento bonançoso de SSO, mar chão e boa visibilidade, rumo ao novo estabelecimento fundado em Moçambique (*2*).

Pelas 03.00 horas, certamente quando o navio iniciava a entrada na baía, já quase em frente da Ponta do Pau do Sul, encalhou em rocha, de popa, em braça e meia, virando-se depois sobre bombordo, afundando-se e resvalando para maior profundidade (*3*).

O baixio que provocou o encalhe passou a ter o nome de "Baixo Amélia" e a praia que fica cerca de quatro quilómetros para sul da baía de Moçâmedes, o de "Praia Amélia".

Em princípios de Fevereiro de 1964(*4*), uma equipa de amadores de caça submarina de Moçâmedes, chefiada pelo antigo e experiente mergulhador profissional Parreira da Cruz, de que faziam parte o médico dr. Mário Miranda Garrido e o mecânico Aires, quando mergulhava junto ao "Baixo Amélia", em actividades da modalidade, encontraram no fundo destroços dum antigo navio de guerra (*4*) que se concluiu ser a escuna "D. Amélia".

Conforme nos disse, na altura, Parreira da Cruz, o local onde se encontram os destroços não permite recuperar facilmente o que lá existe, por serem as águas fundas e turvas, sem o mínimo de visibilidade necessária aos trabalhos indispensáveis.

Acresce que este baixio está sujeito às correntes provocadas pelas grandes enxurradas do rio Bero que despeja no mar, através da baía de Moçâmedes, uma boa parte das águas da encosta ocidental da Serra de Chela, proveniente das chuvas abundantes da região planáltica da Huíla, mais frequentes nos meses de Dezembro a Março. Está ainda o "Baixo Amélia" sujeito às fortes calemas daquela costa e à corrente fria de Benguela, vinda do Antártico.

Pensamos, no entanto, que um estudo pormenorizado da situação local, por técnicos da especialidade, poderia determinar uma época em que os trabalhos de recuperação fossem possíveis. A certeza de que ali estão, há quase 136 anos, os restos da escuna "D. Amélia", leva-nos a alertar as entidades competentes para avaliar o interesse histórico e arqueológico do achado e proceder de acordo.

Cecílio Moreira
Ex-1.º mar. A

---

(1) Esparteiro (António Marques) — Catálogo dos Navios e Bergantins (1640 a 1910), p. 72 n.º 56.

(2) Torres (Manuel de Mendonsa) — O Distrito de Moçâmedes, p. 85 — Agência Geral do Ultramar, Lisboa, MCML.

(3) Arquivo Geral da Marinha, est. n.º 2, prat. 5 — Livros de Quartos da Escuna "D. Amélia", n.os 1716, 1717, 1718, 1719 e 1720 e Cadernos de Quarto, de 1837 a 1842.

(4) Jornal "Província de Angola", n.º 12 069, de 6 de Fevereiro de 1964, págs. 1 e 2.

Numismática e Medalhística

MOEDAS PORTUGUESAS DA REPUBLICA — V

$20 — VINTE CENTAVOS

Neste número vamos debruçar-nos sobre a moeda de vinte centavos que, ao que parece, já ficou pelo caminho como tantas outras.

Depois de consultada a estatística, confirmámos que o último ano em que foram cunhados os dois tostões remonta já a 1974? Como até hoje (1978) não se cunharam datas posteriores, estamos em crer que a vida dos dois tostões chegou ao seu termo.

Os preços, hoje em dia, terminam dum modo geral em cinquenta centavos ou escudos e, para aqueles onde entram outras terminações, o tostão realizará essas funções, pois é fácil este desempenhar o lugar dos vinte centavos, não se verificando entretanto o contrário.

Na realidade, não é de estranhar o facto do tostão conseguir sobreviver para além dos dois tostões, se nos lembrarmos que os 4 centavos (1917/1919) também desapareceram na altura em que ainda vigoravam os centavos e os dois centavos...

No período republicano, tal como o tostão, os dois tostões iniciaram-se com uma linda moeda de prata, passando depois a cupro-níquel e bronze, tendo nesta liga sofrido duas reduções, uma em 1942 e outra em 1969 quando apareceram os dois tostões minúsculos.

Em cada uma das cinco fases que caracterizam os vinte centavos, ao longo da sua vida, vamos salientar as suas principais características:

1.ª FASE — 1913/1916

A cunhagem processa-se em prata, com datas de 1913 e 1916. Diâmetro, 24 mm; peso, 5 g. Legendas: anverso, *REPUBLICA PORTUGUESA*

— data; reverso, *20 CENTAVOS.* Data mais rara: 1913. Preços aproximados: 1913 — 500$00 (BELA) e 1916 — 300$00 (BELA).

2.ª FASE — 1920/1922

Cunhagem em cupro-níquel. Diâmetro, 23 mm; peso, 6 g. Legendas: anverso, *REPUBLICA PORTUGUESA* — data — *20 CENTAVOS;* reverso, ROSTO DE MULHER. No mercado, as datas 1920 e 1921 oscilam pelos 130$00 (BELA) sendo o de 1922 cotado por 12 000$00 (MBC).

3.ª FASE — 1924/1925

Cunhagem em bronze. Nesta liga são também as cunhagens das fases seguintes, diferenciando-se umas das outras pelo tamanho da moeda (diâmetro).

Diâmetro, 24 mm; peso, 5 g. Legendas: anverso/reverso, idênticos aos da fase anterior.

No mercado, oscilam ambas as datas pelos 140$00 (BELAS).

4.ª FASE — 1942/1969

Depois de um período bastante longo, surgem novamente os dois tostões, também em bronze, mas muito mais pequenos. Diâmetro, 17,5 mm; peso, 2 g. Legendas: anverso, *REPUBLICA PORTUGUESA* — data; reverso, *XX - CENTAVOS.*

A cotação destas moedas ainda é fraca — pois têm circulação nos nossos dias — havendo no entanto já preços para as datas de 1942 a 1949 (rondando os 15$00). Todavia, se aparecerem BELA, estas moedas circulantes já atingem por vezes os 220$00 e mais!!!

Nem todos os anos se cunharam os dois tostões nesta fase, havendo alguns intervalos embora pequenos. Datas cunhadas: 1942 a 1945/8/9, 1951 a 1953, 1955 a 1956 e 1958 a 1969.

Eixos verticais conhecidos: 1951 e 1964 (700$00 cada, aproximadamente).

5.ª FASE — 1969/1974

Cunhagem em bronze, desta feita em minúsculos discos de metal. Peso, 1,8 g.!; diâmetro, 16 mm! Legendas: anverso *REPUBLICA PORTUGUESA* — data; reverso, *20 CENTAVOS.*

Cunharam-se todas as datas desde 1969 até 1974, não havendo qualquer cotação mercantil dado circularem actualmente.
A partir desta data não se voltaram a cunhar, prevendo-se o seu fim, pois não acreditamos que a sua cunhagem se venha a fazer em alumínio, tal como aconteceu ao tostão!

AFAC

Reportagem

O DR. FÉLIX ANTÓNIO FOI HOMENAGEADO PELO PESSOAL DO HOSPITAL DA MARINHA

Realizou-se no dia 20 de Maio, num restaurante da capital, um almoço de homenagem ao capitão-de-mar-e-guerra MN Joaquim dos Santos Félix António, oferecido pelo pessoal militar e civil do Hospital da Marinha, em manifestação de apreço pelo espírito de humanidade e integridade com que desempenhou o cargo de director daquele hospital.
Assistiu à homenagem o actual director, capitão-de-mar-e-guerra MN Luís Vieira Lopes Brotero Santa Bárbara, que enalteceu as qualidades do homenageado ao qual entregou uma lembrança do pessoal daquele estabelecimento hospitalar da Armada.
A terminar, o ex-director agradeceu a homenagem de que foi alvo, sendo no final das suas palavras ovacionado pelos presentes que, deste modo, testemunharam o seu apreço por um chefe que soube conquistar a simpatia dos que serviram sob as suas ordens.

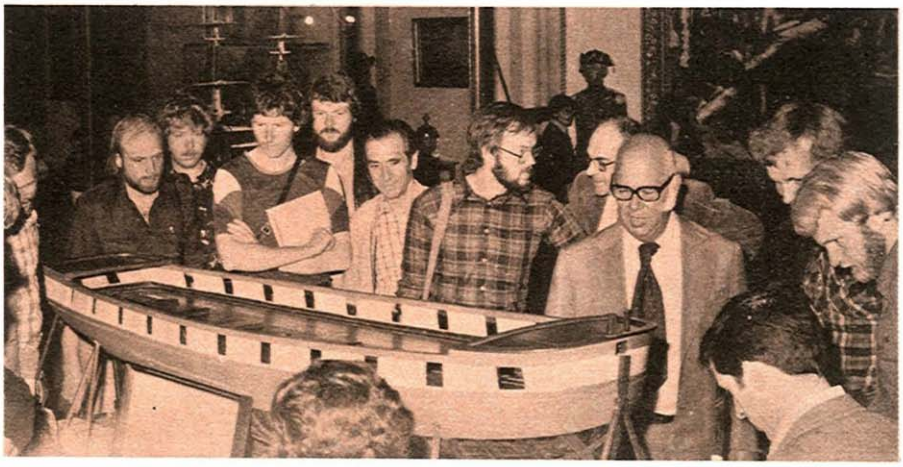
(Colaboração de Pedrosa Santana, 1.º oficial do QPCMM)

DOAÇÃO DE COLECÇÕES DA COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AO MUSEU DE MARINHA

O Museu de Marinha, como museu histórico marítimo, tendo em vista dar o devido relevo à sua secção de Marinha Mercante, tomou a iniciativa de solicitar que as companhias de navegação lhe cedessem, a título definitivo ou precário, todos os objectos e documentos que possam contribuir para um melhor conhecimento da actividade daquela Marinha e sua importância para a Nação no passado e no presente.
Consequentemente e com o patrocínio do secretário de Estado da Marinha Mercante que se dignou acolher favoravelmente a iniciativa, a Companhia Nacional de Navegação, E.P., cedeu numerosa e valiosa colecção de objectos e documentos que vieram enriquecer o património do Museu de Marinha.

Procurando dar o possível relevo à prestante colaboração da Marinha Mercante, foi organizada no Museu, durante algumas semanas, uma exposição temporária onde, na realidade, apenas foi possível exibir uma modesta parte das colecções da CNN que quis, ainda, no passado dia 24 de Maio, dispensar uma visita ao Museu de uma delegação do seu Conselho de Gerência e das Comissões de Trabalhadores de Mar e de Terra.

UNIVERSITÁRIOS NORUEGUESES DE BERGEN NO MUSEU DE MARINHA



Um grupo de 14 alunos e o professor Wiborg da Universidade de Bergen, efectuaram uma visita de estudo ao Museu de Marinha, no passado dia 1 de Junho. Foram recebidos pelo director, contra-almirante Emmanuel Ricou, e a visita incluiu uma palestra sobre embarcações de pesca portuguesas por uma destacada autoridade no assunto, o arqueólogo e etnógrafo prof. arq. Lixa Filgueiras, membro da Comissão Técnica Consultiva do Museu.

A visita e a palestra tiveram lugar por iniciativa do Instituto Nacional de Investigação das Pescas (INIP) do qual estiveram presentes o dr. Rui Monteiro e outros técnicos.

Os visitantes noruegueses, muito interessados por tudo o que ouviram e lhes foi dado observar, expressaram comentários extremamente elogiosos.

Para além da crescente projecção que a visita dos universitários de Bergen testemunha, é grato verificar a colaboração que o Museu de Marinha — museu marítimo em que a pesca deve ter o devido relevo — pôde prestar ao INIP.

O ALMIRANTE CEMA NA NORUEGA E NOS ESTADOS UNIDOS

De 5 a 9 de Junho passado, o chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, fez uma visita oficial à Noruega, a convite do seu homólogo deste país, onde teve contactos com altas entidades da Marinha norueguesa, tendo visitado, nomeadamente, a base naval de Haakonsvern, a Academia Naval e o Instituto de Pesquisas Marítimas.

Na sua deslocação, o almirante CEMA teve ocasião de tratar assuntos relacionados com o "contrôle" da zona económica exclusiva (que passou de 12 para 200 milhas no primeiro dia deste ano) dado a Noruega ter uma situação similar à nossa, pois vigia uma área muito extensa, com problemas graves de intromissão de países estrangeiros.

Destes contactos pode resultar a recolha de valiosos elementos da experiência norueguesa nesta matéria.

Ainda no mês de Junho, o almirante Souto Cruz deslocou-se aos Estados Unidos da América do Norte onde, em representação do chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Ramalho Eanes, participou num simpósio NATO.

À chegada ao aeroporto da Portela de Sacavém, no dia 23, o almirante CEMA declarou aos representantes dos órgãos da Informação de que o simpósio, no qual participaram estudiosos civis e militares, debateu assuntos da Aliança Atlântica e do Pacto de Varsóvia e analisou os processos para uma "détente" entre os dois blocos.

Falando sobre a reestruturação da nossa Armada, sublinharia que num prazo de sete anos as fragatas da classe "Almirante Pereira da Silva" serão substituídas por outras mais modernas, com o objectivo de cooperação com a NATO.

Disse ainda que, para fins científicos, continuam em projecto os estudos para a construção, no nosso país, de um navio especialmente concebido para a fiscalização das 200 milhas. Esse navio, adiantou o almirante Souto Cruz, está a ser projectado pelos nossos engenheiros construtores navais, depois de estudos adequados sobre o mar nacional e das experiências estrangeiras.

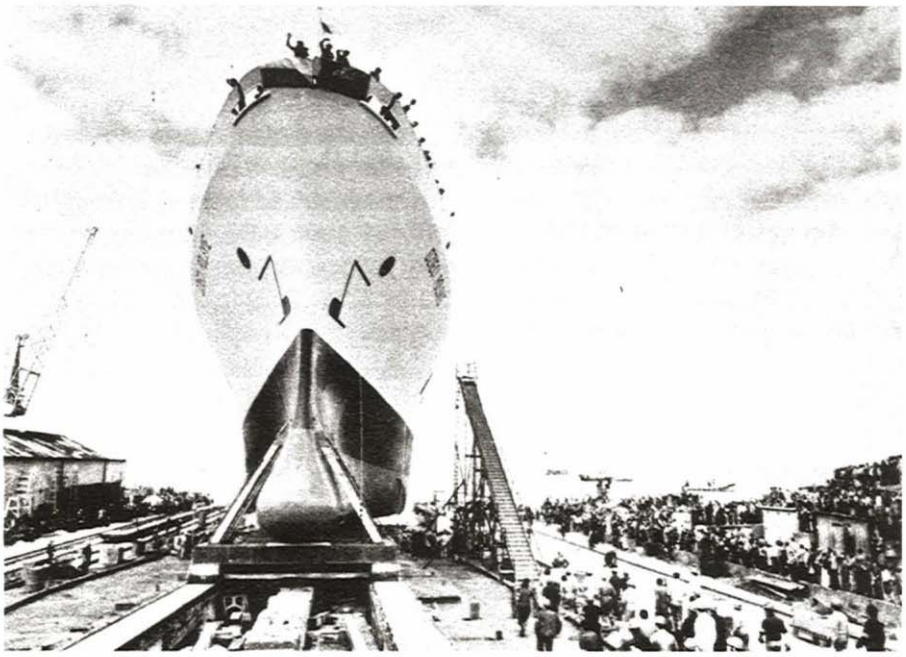
LANÇAMENTO À ÁGUA NO ARSENAL DO ALFEITE

No dia 6 de Junho último, foi lançado à água no Arsenal do Alfeite, o primeiro de três navios mercantes encomendados àquele estabelecimento fabril da Armada no âmbito do acordo de cooperação Luso-Polaco no domínio da construção naval.

Cada unidade tem 139 metros de comprimento, 18 de boca e 11,5 de pontal, e uma capacidade útil de 5600 toneladas, para transporte de carga refrigerada e congelada distribuída por quatro porões.

Assistiram ao acto do lançamento, além de outras entidades, o embaixador da Polónia, em Lisboa, Wosciech Chabasinsky; vice-chefe do

Estado Maior da Armada, vice-almirante Silva Horta; adjunto do CEMA, vice-almirante Garcez de Lencastre; comandantes naval do Continente e da Base Naval de Lisboa, contra-almirantes Ramos Rocha e Gabor Patkoczy, respectivamente; directores da Escola Naval e do Instituto Hidrográfico, contra-almirantes Carmo Fernandes e Portugal Ribeiro, respectivamente. Presentes também o conselheiro comercial da Embaixada da Polónia, Jersy Dzimbinsky, e representantes da Centromor, empresa estatal polaca que trata da exportação e importação de navios e da armadora do navio — a Polish Ocean Lines.



DIA DE PORTUGAL, DE CAMÕES E DAS COMUNIDADES

Se o nosso país dobrou um cabo da sua rota e o mar além é ainda brumoso ou luminoso consoante os olhos que o antecipam, saibamos, porém, que uma nação é, antes de tudo, o querer dos homens de que ela é composta — o tal querer que a História, nossa árvore viva, hoje de novo nos exige. Hoje é o Dia de Camões e, simultaneamente, o dia que escolhemos para, em cada ano, nos ratificarmos como povo.

Passagem lapidar da oratória do escritor Fernando Namora, que foi expressamente convidado pelo Presidente da República para falar na sessão comemorativa do Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas, realizada no dia 10 de Junho, na Avenida do Movimento das Forças Armadas, em Portalegre.

Aquele escritor diria ainda, relacionado com as efemérides que se comemoravam, que *não fizemos apenas a nossa História, fomos dos povos que fizeram, também, a História do Mundo. Isto não pode ser negado, mesmo por aqueles que têm gosto nas tintas negras com que se flagelam ao espelho da memória colectiva.*

Já no final da sua longa dissertação, Namora diria que *não é por acaso que vemos associado o Dia de Camões ao Dia de Portugal, porque Camões e "Os Lusíadas" foram, nos momentos de angústia histórica, a chamada às armas para renovação espiritual e política na Nação como sucedeu em 1880, por iniciativa de Teófilo Braga.*

O general Ramalho Eanes que encerrou aquela sessão, afirmaria, no seu discurso, relativamente ao nosso futuro, que *queremos construir um país verdadeiramente democrático, em que a terra conte pouco e o homem conte tudo.* Dirigindo-se aos portugueses que ganham o seu sustento em países estrangeiros, o Chefe do Estado diria que *a recuperação do país não se fará sem os emigrantes nem contra eles. Será inviável e seria, de qualquer modo, indesejável uma participação dos emigrantes resumida à remessa de divisas.*

A terminar, definiu as linhas de rumo para o futuro, quando afirmou: *Em 10 de Junho de 1980, quando nos reunirmos, em grande Congresso das Comunidades Portuguesas, para celebrar o 4.º centenário da morte de Camões, poderemos, de certo em conjunto, definir políticas de emigração correctas e programas de acção adequados, tendo em vista o apoio aos núcleos de emigrantes e, mais do que isso, à união permanente entre todos os portugueses.*

Nas várias cerimónias que se efectuaram naquela cidade do Alto Alentejo, presididas pelo general Ramalho Eanes, estiveram presentes altas individualidades políticas, civis e militares, nomeadamente os presidentes da Assembleia da República e do Supremo Tribunal de Justiça, o primeiro-ministro, os chefes dos Estados Maiores da Armada, do Exército e da Força Aérea, membros do Conselho da Revolução e do Governo.

Assistiram também aos diversos actos das comemorações o Corpo Diplomático acreditado em Portugal, o governador civil e o presidente do Município de Portalegre, e os bispos de Madarsuma, de Castelo Branco e de Portalegre.

As fragatas "Comandante Roberto Ivens" e "Comandante Sacadura Cabral" estiveram presentes, no dia 10 de Junho, junto dos nossos emigrantes nos portos de Bordéus (França) e Hamburgo (Alemanha Federal), respectivamente.

CONFRATERNIZAÇÃO DE ANTIGOS MARINHEIROS

Como tinha sido anunciado na Revista, realizou-se no passado dia 10 de Junho (Dia de Camões), na cidade de Aveiro, uma jornada de confraternização dos ex-marinheiros do recrutamento de 1942.

Após a concentração dos "filhos da escola", vindos dos mais diversos pontos do país com suas famílias e depois de afectuosos abraços dos que há muito se não viam, seguiu a caravana para a igreja de Vera Cruz onde foi rezada missa em memória dos camaradas falecidos.

Foi celebrante o capelão Vaz Monteiro do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, que propositadamente se deslocou de Vila Franca de Xira.
Seguiu-se um almoço típico numa estalagem da região que decorreu num ambiente de grande alegria, amizade e camaradagem, ambiente que é timbre de quem teve a honra de vestir o alcaxa.

COLÓQUIO SOBRE O SERVIÇO NACIONAL DE SAÚDE NO CLUBE MILITAR NAVAL

No dia 16 de Junho teve lugar na sede do Clube Militar Naval, em Lisboa, a segunda parte do colóquio dedicado ao Serviço Nacional de Saúde em que foram intervenientes o prof. dr. Miller Guerra, professor da Faculdade de Medicina de Lisboa, dr. António Calhordas, cirurgião dos Hospitais Civis de Lisboa e secretário de Estado da Saúde do primeiro Governo Provisório, dr. Luciano Ravara, assistente da Faculdade de Medicina de Lisboa e ex-médico da Reserva Naval, dr. Pinto Soares, assistente da Faculdade Bio-Médica de Lisboa e dirigente da Secção do Sul da Ordem dos Médicos, e dr. Cardoso Ferreira, delegado de Saúde de Aljustrel, tendo a moderação da mesa sido da responsabilidade do cap.-ten. MN Orlindo Gouveia Pereira, que na introdução a esta sessão começou por lembrar o papel preponderante que Miller Guerra e António Calhordas tiveram no chamado "Relatório das Carreiras Médicas", volume publicado pela Ordem dos Médicos, em 1961, e que sob aquele título restrito se fazia pela primeira vez em Portugal e pela mão dos médicos, o inventário da caótica situação da saúde no nosso país e se formulavam as bases de um projecto de Serviço Nacional de Saúde.

A seguir cada um dos intervenientes fez uma exposição, tendo começado o prof. Miller Guerra por traçar uma resenha histórica desde o referido "Relatório das Carreiras Médicas" e defendendo o projecto do Ministério dos Assuntos Sociais. Teceu algumas críticas ao projecto apresentado pela actual Ordem dos Médicos (Secção do Sul) afirmando que o conteúdo desse projecto não reflectia senão o contexto sócio-económico liberal do século XIX que, naturalmente, não corresponde ao actual contexto.

O dr. António Calhordas fez em seguida uma abordagem às implicações políticas e económicas do Serviço Nacional de Saúde a adoptar. O dr. Luciano Ravara procurou demonstrar as vantagens da chamada "Medicina Convencionada", principalmente nos aspectos de qualidade dos cuidados prestados e bem assim da economia que representa relativamente aos meios actuais de assistência nomeadamente em realação às "Caixas".

Dentro desta perspectiva e insistindo nos aspectos do direito ao segredo profissional, à liberdade de escolha de médico pelo doente, à independência técnica do médico e, por fim, à remuneração do médico por doente observado, se pronunciou o dr. Pinto Soares.

A terminar este período de intervenções iniciais, falou o dr. Cardoso Ferreira que chamou a atenção para a necessidade de compreender que a saúde é um bem global para o qual é necessário prevenir a doença, curar a doença, reabilitar os doentes e, acima de tudo, a necessidade absoluta da participação de todos, individual e colectivamente, na consciencialização do que é a saúde e como obtê-la, participação esta sem a qual não é viável um Serviço Nacional de Saúde.

Após estas intervenções iniciais, seguiu-se um debate, por vezes de grande vivacidade, entre os convidados e os assistentes com inegáveis virtudes pedagógicas, como era intenção da organização do colóquio.

(Colaboração da Direcção do Clube Militar Naval)

SESSÃO NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

No passado dia 20 de Junho, reuniu-se em sessão plenária, no Museu de Marinha, em Belém, o Centro de Estudos de Marinha.

A sessão, que foi presidida pelo adjunto do chefe do Estado Maior da Armada, vice-almirante Garcez de Lencastre, teve a presença dos presidente e secretário-geral daquele órgão cultural da Armada, vice-almirante Sarmento Rodrigues e capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota, respectivamente, além de outros membros do Centro e público.

O eng. Gago de Medeiros (visconde de Botelho) faz a sua comunicação.

O presidente e o secretário-geral abordaram assuntos relacionados, respectivamente, com a viagem de circum-navegação que o navio-escola "Sagres" está efectuando e com a realização, em 1979, em Greenwich, da 3.ª Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia.

Seguidamente, o eng. Gago de Medeiros (visconde do Botelho), membro do Centro, leu uma comunicação em que tratou o tema "Os Açores — Descobrimento, Geoestratégia, Governação, Geopolítica: Perspectivas Económicas".

No final, esta comunicação haveria de ser amplamente comentada pelos vice-almirantes Garcez de Lencastre e Sarmento Rodrigues, e ainda por Viriato de Campos, Nuno Botelho, Milton Moniz e comandante Teixeira da Mota.

1.º FESTIVAL DE BANDAS MILITARES

Organizado pela Divisão de Relações Públicas e Assuntos Civis do Estado-Maior-General das Forças Armadas, decorreu nos dias 21, 22 e 23 de Junho último, o 1.º Festival de Bandas Militares.

Nos dias 21 e 22, na Aula Magna da Reitoria da Universidade de Lisboa, realizaram-se sessões em que se exibiram as bandas da Força Aérea, G.N.R. e Guarda Fiscal, no primeiro dia, e da Armada, de uma unidade do Exército e da P.S.P., no segundo. A banda da Armada cotou-se com uma magnífica exibição que lhe mereceu entusiásticos aplausos por parte da assistência.

Na noite de 23, no Estádio do Restelo, em Lisboa, com a assistência do chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Ramalho Eanes, e dos chefes dos Estados Maiores da Armada, do Exército e da Força Aérea, além de outras altas individualidades, efectuou-se a parte principal do festival.

Com uma assistência de cerca de 40 000 pessoas, actuaram, pela ordem indicada, as bandas da Guarda Fiscal, Armada, Regimento de Infantaria de Queluz, P.S.P., Força Aérea, G.N.R. e do navio-escola da Armada brasileira "Custódio de Mello", que se encontrava no Tejo.

Além das bandas, exibiram-se um pelotão de fuzileiros em evoluções auto-comandadas, classes de ginástica do Colégio Militar e dos Pupilos do Exército, o Corpo de Pára-quedistas com largada sobre o Estádio e o Centro de Instrução de Cães da G.N.R.

Este festival pôde ser apreciado em todo o país por intermédio de transmissão directa da TV.

NAVIO-ESCOLA BRASILEIRO NO TEJO

Escalou o porto de Lisboa, em visita oficial, de 22 a 26 de Junho passado, o navio-escola "Custódio de Mello", da Armada do Brasil, o qual era comandado pelo capitão-de-mar-e-guerra Magalhães Cunha e tinha de guarnição 34 oficiais, 204 guarda-marinhas, 14 suboficiais, 102 sargentos e 231 praças. Entre os guarda-marinhas, um é da nossa Armada e onze pertencem a diversas Marinhas das Américas Central e do Sul.

Durante a sua permanência no Tejo, foram observadas as habituais cerimónias da praxe, além de uma homenagem prestada aos Navegadores portugueses junto do Padrão dos Descobrimentos, visitas às Escolas Naval e de Fuzileiros, ao Comando Naval do Continente e à Lisnave.

Também, no dia 22 , um grupo de 40 oficiais e guarda-marinhas teve ocasião de visitar o Museu de Marinha, cujas salas percorreram demorada e interessadamente.

De registar, que a banda deste navio se exibiu no Festival das Bandas Militares, realizado no dia 23, no Estádio do Restelo.

A "SAGRES" INICIOU A VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO

O Presidente da República, general Ramalho Eanes, acompanhado do chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, esteve a bordo do navio-escola "Sagres", no dia 23 de Junho passado, data em que zarpou do Tejo para a sua viagem à volta do Mundo. O Chefe do Estado fez entrega ao respectivo comandante, a título simbólico, de uma "carta de missões", e formulou votos de que na mesma se possa inscrever um louvor ao trabalho da guarnição, de quem se despediu.

O Presidente da República foi recebido a bordo pelo comandante do navio, capitão-de-fragata Martins e Silva, sendo-lhe prestadas as devidas honras militares. Ao retirar-se, com a guarnição estendida pela borda e nas vergas, recebeu os três vivas da Ordenança e uma salva de 21 tiros. Antes porém, ao dirigir-se à guarnição da "Sagres", o general Ramalho Eanes exortou-os a que "cada homem deste navio seja um embaixador de Portugal". Lembrou que a cada um dos seus elementos "compete a missão essencial de sentir a carreira naval em toda a sua plenitude, de modo que consiga integrar desde o sacrifício até à capacidade de utilizar os meios que a Nação põe ao nosso dispor".

Finalmente, antes de desembarcar, enviou também, com o desejo de boa viagem, um abraço "aos portugueses que encontrardes pelas diferentes partes do Mundo".

A viagem que a "Sagres" iniciou, tem o alto patrocínio do Presidente da República e colaborou na sua preparação uma comissão de trabalho presidida pelo ministro da Defesa, coronel Firmino Miguel, e que integrava representantes dos Ministérios dos Negócios Estrangeiros, dos Transportes, do Comércio e Turismo e das Secretarias de Estado da Cultura e da Comunicação Social.

No navio, com uma guarnição de 14 oficiais, 21 sargentos e 142 praças, na qual está incluída uma pequena força de fuzileiros, embarcaram 40 cadetes do curso "Afonso Paiva", entre os quais 3 de Angola e 4 de S. Tomé e Príncipe, a fazerem os seus cursos na Escola Naval ao abrigo de acordos de cooperação com os novos países de expressão portuguesa. Embarcaram também 4 cadetes da Academia Militar — 2 do Exército e 2 da Força Aérea.

Durante os 10 meses de viagem, a "Sagres" visitará 24 portos de 18 países. A primeira escala foi Casablanca (Marrocos), de onde rumou para Dakar (Senegal). Após 19 dias de mar tocou em Port of Spain (República Trinidad-Tobago), de onde seguiu para La Guaira (Venezuela). Feita a travessia do canal do Panamá, tocará em Cartagena (Colômbia), seguindo para Acapulco e Ensenada (México).

Em fins de Setembro, o navio estará em S. Diego (E.U.A.), onde representará Portugal no Festival Cabrillo. De seguida visitará S. Francisco e Seattle (E.U.A.) e estará, em Outubro, em Vancouver (Canadá). Navegando ainda no Pacífico, tocará em Honolulu e Midway, de onde segue para o Japão (Tóquio e Nagasaqui) e para Hong-Kong e Macau, onde estará em fins de Janeiro de 1979. Singapura e Malaca (Federação da Malásia), Colombo (Ceilão) e Bombaim (Índia) são portos também a visitar pela "Sagres".

Depois, aportará a Djibouti (Somália Francesa) e, feita a travessia do Mar Vermelho e do canal de Suez, o veleiro escalará Alexandria (Egipto) e visitará Tunis (Tunísia), entre 14 e 17 de Abril, após o que rumará ao Tejo, dando por concluída a volta ao Mundo.

De referir que após as cerimónias do Festival de Cabrillo, às quais deverá assistir o almirante CEMA, os cadetes regressarão a Portugal utilizando um avião militar da FAP.

O percurso total será de 27 000 milhas, as quais deverão ser percorridas em 5400 horas de navegação. Prevê-se que, ao longo do seu itinerário, o navio seja visitado por 250 000 pessoas. Nos portos onde existam comunidades de emigrantes portugueses, espera-se uma afluência diária de mais de 10 000 visitantes. Nestes portos estará patente uma exposição sobre turismo, artesanato, cultura e desenvolvimento industrial português. Estão também preparadas conferências sobre temas culturais do país, por personalidades bem conhecidas da vida portuguesa.

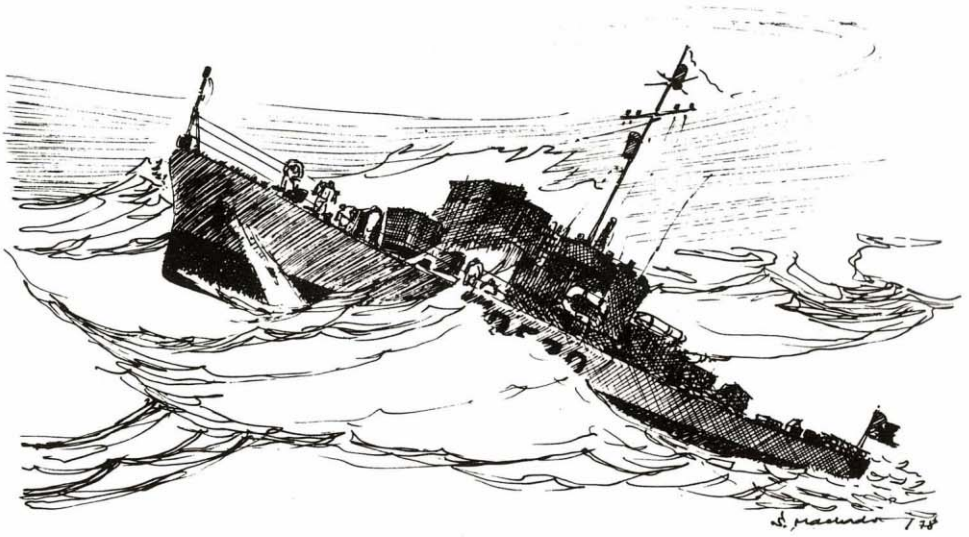
Para tornar públicos os pormenores da viagem de circum-navegação, foi proporcionado aos representantes dos órgãos da Informação uma pequena saída na "Sagres" até à baía de Cascais, no dia 20 de Junho, em que participaram o secretário de Estado da Emigração, João Lima, o conselheiro da Revolução major Vítor Alves e o capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota.

Durante uma reunião havida a bordo, o subchefe do Estado Maior da Armada, contra-almirante Cardoso Tavares, deu todos os esclarecimentos sobre a viagem, salientando a sua importância, quer no aspecto cultural, quer mesmo no aspecto político, tendo posto em evidência o papel da "Sagres" como embaixador itinerante, tendo sido sempre, nas suas viagens, ao longo dos anos, "um elo de lusitanidade" entre as comunidades portuguesas dispersas pelo Mundo.

O Presidente da República despediu-se da guarnição da "Sagres"

Quarto de Folga

VIM COM A OUTRA...



A outra, era a máquina principal de estibordo do PC "Santiago", a única com a qual, por avaria da de bombordo, o navio fez parte da viagem Ponta Delgada-Lisboa, após lhe ter sido dada por finda, mais uma das comissões que, naquela época, os patrulhas faziam nos Açores.

Tempo regular, céu encoberto, ondulação larga de Sudoeste e navio dando muito balanço começaram a ilustrar o panorama náutico, logo que o navio espreitou à saída do porto, cerca dos 30 minutos do dia 20 de Dezembro de 1954. A guarnição tinha pressa de passar o Natal com a família e a ordem de movimentos recebida, autorizava a largada do navio, a partir das zero horas daquele dia.

Subindo e descendo as ondas em jeito de parafuso, caturrando aqui e enxovalhando mais adiante, o "Santiago" parecia navegar contente e seguro das suas habilidades. Todavia, lá dentro, as coisas não corriam igualmente bem para todos. Por desarranjo do ouvido interno, explicavam uns, por deficiências gastronómicas, argumentavam outros, e também por causa de uma garrafa de "Água das Pedras" bebida na véspera..., segundo alguns, os costumados enjoos em mar esburacado, apareceram a bordo. Mas cá para nós, as razões invocadas, não justificavam os precalços. Nada disso. O que dava azo àquelas ânsias que levavam bruscamente o estômago à boca dos atingidos pelo mal e consequentes exteriorizações, era a movimentação coleante do navio e o mau piso do "caminho".

Lembra-nos até a propósito que, ao mesmo tempo que o cabo sinaleiro recebia nos ascultadores os pontos e os traços do Consol Sevilha-Lugo e marcava na respectiva carta a posição do navio, ao lado, o telegrafista, sentado no pavimento da cabine de TSF, segurava na mão esquerda um balde, clamando pelo "Gregório" (*1*), enquanto que, com a direita levantada sobre a mesa de recepção, manipulava a chave morse. Valente rapaz!

E sem mais nada para contar, se navegou a primeira singradura. Foi então que a máquina de bombordo se avariou. Precisamente na altura em que, por feliz coincidência, o tempo melhorou e o mar amainou. Bom tempo e mar chão, foram depois as tónicas meteorológicas até Lisboa, onde se chegou no dia 22 à tarde, atracando à Doca da Marinha, cerca das 18.00 horas.

Na manhã seguinte e de acordo com o cerimonial marítimo vigente, nos dirigimos a cumprimentos ao almirante que, no momento, exercia as funções de chefe do Estado-Maior da Armada, oficial muito cioso e orgulhoso dos seus conhecimentos navais, que nos recebeu, disparando de imediato:

"— Já sei que se avariou a máquina do navio; então como é que veio?" Resposta nossa que, reconheço, precipitada e infeliz e que só se explica pelo pouco à vontade que sentíamos sempre que falávamos com aquele senhor: VIM COM A OUTRA.

—

(*1*) *Vomitar por enjoo.*

Ao ouvir isto, o almirante levantou-se da sua cadeira e apontando com um gesto de cabeça a porta por onde tínhamos acabado de entrar, replicou de pronto:

"— Eu sei muito bem que o navio tem duas máquinas, pode sair."

E saí claro, também com a outra, pois que, pelo menos psicologicamente, retirámos ao "pé-coxinho", sem margem para reclamações.

Moura da Fonseca
V/alm.

CURIOSIDADE MATEMÁTICA

Imagine uma enorme folha de papel de seda, da espessura de um milésimo de centímetro. Corte essa mesma folha ao meio e sobreponha as duas metades. Corte agora essas duas metades ao meio e volte a sobrepô-las, fazendo, portanto, uma pilha de quatro pedaços de papel. Corte ainda a nova pilha ao meio, obtendo então uma pilha de oito pedaços. Continue a divertir-se até ter cortado o papel cem vezes.

Pergunta-se: — Estará o leitor com paciência para chegar ao fim calcular a altura da pilha de papel?

Solução: Representando por u_n o termo de ordem n de uma progressão geométrica da razão r, cujo primeiro termo é a, teremos

$$u_n = a \times r^{n-1}$$

Donde $u_n = 2 \times 2^{100-1} = 2^{100}$ (milésimos de centímetro).

Adaptando agora ao cálculo logarítimo,

$\log u_n = 100 \times \log 2 = 30,\ 102\ 999\ 57$

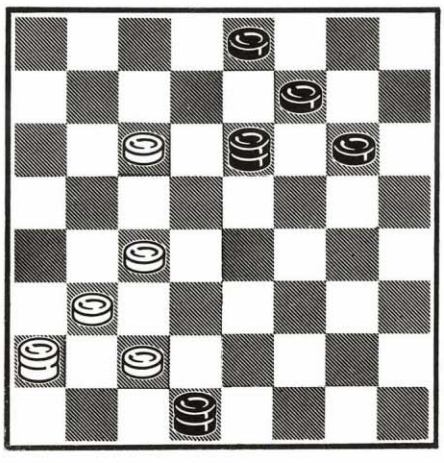
e, portanto,

$u_n = \text{antilog } 30,\ 102\ 999\ 57 \cong$ 12 676 506 110 000 000 000 000 km, uma altura final respeitável, astronómica e inesperada!

Ferreira da Silva
Sarg.-aj. AP RA

DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

CONCURSO N.º 83

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

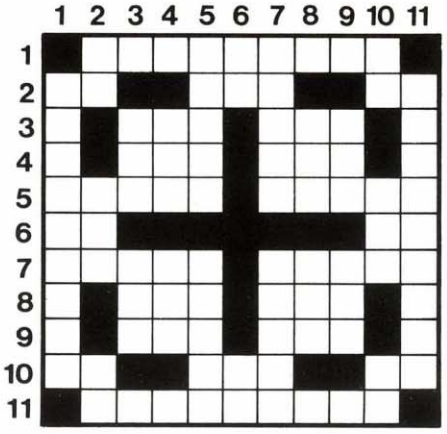
A D R A U G P B E I H F L Q R D A V T M
L V J R X O L M S B R V I O B Ç E G V É
C É L T I P O R T A L E G R E A S A N R
N B O C F T Q E A X Z P D G I J B R I A
H R B R A V U P I A T R O H Z C E M O T
F A T S G O R B F C E L E I R I A H S N
U G I Q A X L M T P A N Z B A Z É C D A
N A P L R D F I V O R A F G J H O I A S
C N E U B L É J Z I G O U V N A M P Q R
H Ç B A R V I O A Ç E H J M P S T I O B
P A S U X M Q A L N I F U N C H A L R A
Z X I N O E P R C G J L Ç Q U I R P O R
O A G L E B E O N O M I J E R A Q X S Z
R T O I L M Q V R A X S Ç A J E B E N I
I B D S A N T É L O C F H Z A L M O R P
E L V B O A V I Z T Q R N E X D H I J O
V I T O R E L P N F G U L G R T A V I R
A L M A Z I M A R B M I O C F U N C H T
C H O V I L H E Q M Z T A O U R B D R O
B Z T É Ç D G I J L A F H M O Q S U I P

Neste emaranhado de letras encontrarão os nomes de catorze capitais de distrito da República Portuguesa. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente. Alguns nomes estão escritos de forma invertida.

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

PALAVRAS CRUZADAS



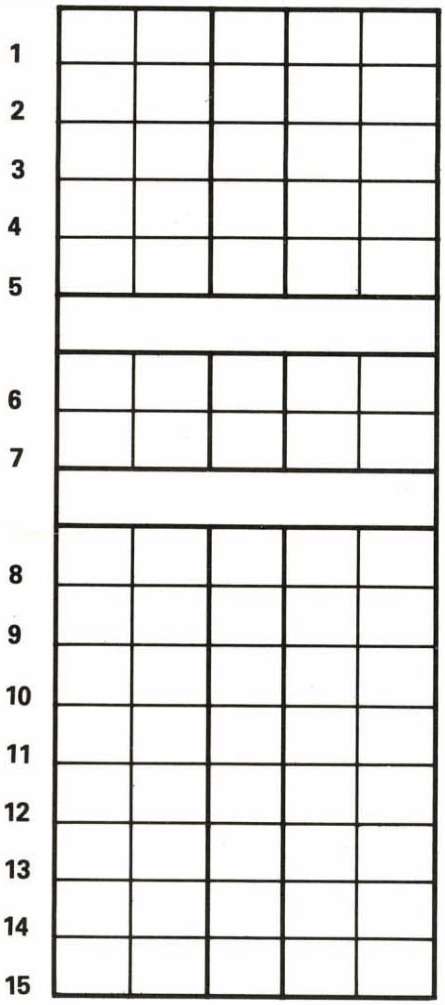
HORIZONTAIS: 1—Espécie de cacto do Brasil. 2—Preposição; partes laterais das narinas; espécie de tumor que ataca o gado. 3—Grande quantidade (fig.); autor (fig.). 4—Naquele lugar; Preposição (inv.). 5—Curta melodia que, no cantochão, se vocaliza sem palavras ou sobre a última sílaba da palavra; última letra do alfabeto grego. 6—Basta; sopro. 7—Género de plantas a que pertence a urze; bazófia (pop.). 8—Três letras de votam; nome de uma árvore cuja casca aromatiza o vinho. 9—Espécie de boi selvagem; desfolhada. 10—Nota musical; nome de duas espécies de cotovias; arraial. 11—Flores dióicas (bot.).

VERTICAIS: 1—Plantas acontáceas das regiões quentes. 2—Dois mil em romano; terminação de alguns verbos; prefixo de negação. 3—Ruim; pau ferro. 4—No princípio da alma; opinião política (fig.). 5—Oferecia; chama a si. 6—Artigo (pl.); duas letras de Bié. 7—Bode; envolvei em pão ralado. 8—Esmague (inv.); sigla da República Árabe Unida. 9—Género de árvores bignoniáceas do Brasil e da África; remoinho de água. 10—Indivisível; animação (fig.); artigo (pl.). 11—Guarda-fogo do tubo que conduz o ar para a forja.

(Solução no próximo número)

Carmo Pinto
1.º-sarg. H

PILHA DE PALAVRAS



1—Entusiasmo. 2—Ciumenta. 3—Estrofe. 4—Contemporâneo. 5—Famílias. 6—Crosta. 7—Comandante. 8—Leitos. 9—Incinera. 10—Embarcação. 11—Covil. 12—Deploro. 13—Angulo. 14—Colher. 15—Prego.

Depois de resolvido este passatempo em que todas as palavras começam pela letra C, o leitor encontrará, na coluna central, o nome do oficial da Armada — escritor, poeta e dramaturgo — que foi o autor da letra do hino nacional "A Portuguesa".

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

SOLUÇÕES

PASSATEMPO

(Solução do problema do n.º anterior)

Lancha. Draga-minas. Corveta. Auxiliar. Escoltador. Aviso. Cruzador. Canhoneira. Fragata. Patrulha. Porta-aviões. Torpedeiro. Couraçado. Submarino.

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Malheiro; do; vale. 2—Aliás; tirada; aí. 3—At; tirar; lemos. 4—Na; cré; ia; AM; em. 5—Ib; luar; ti; aspa. 6—Vela; is; etc. 7—El; meci; oc; crua. 8—Recrot; horta; aC. 9—SL; imana; revoga. 10—Aa; er. 11—RN; puni. 12—Id; aa. 13—Oi; mar; rs. 14—Atram; navio. 15—Recondito; escaro. 16—Airoso; rosas; aros.

VERTICAIS: 1—Aniversário. 2—Matabelelandia. 3—Al; tri. 4—Li; RA; crer. 5—Ha; aco. 6—Estereotipávamos. 7—Nó. 9—Ota; ume; ir. 10—Iria; chamamento. 11—Arrio; aos. 12—Dá; EMA. 13—Od; atiot; ias. 14—Almiscarávamos; 15—Cá. 16—Aam; ar. 17—Lio; ser; ro. 18—Septuagenários. 19—Macacarias.

(Malheiro do Vale: Lemos; Horta).

A PERSPICÁCIA DO LEITOR

(Soluções e valorização do teste proposto no número anterior)

1. (d); 2. (b); 3. (e); 4. (a); 5. (a); 6. (c).

A valorização que se segue baseia-se no limite de tempo de 15 minutos e inclui a bonificação por terminar antes do tempo limite.

7—8 pontos: você é muito inteligente;

5,5—6,5 pontos: você está situado no escalão mais dotado da população.

4—5 pontos: você pode dar-se ainda por satisfeito com a sua capacidade de raciocínio.

2,5—3,5 pontos: você não poderá aspirar a grandes voos intelectuais, mas não desanime porque muito boa gente de valor como escritores, homens de negócios, artistas, etc., também não têm IQ excepcional.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	Pretas
20–23	27–20
6–11	13–6–15
18–21	17–26
22–29=D	15–22

29–15–24 e ganham

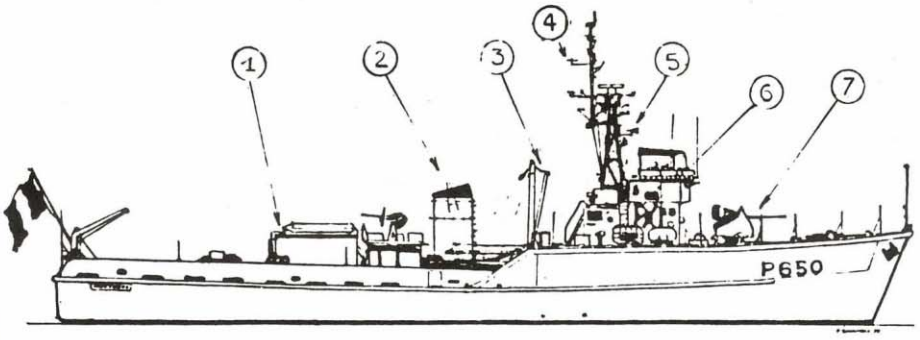
XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

1. Txc6 { se: Dxc6 / 2. — Db4 — mate
   se: Rb5 / 2. Perde a Rainha

Se:
2. Tc5, ch/Rxc5
3. Dd5 e mate.

SOLUCÃO DO CONCURSO N.º 82



(Desenho in "Cols Bleus" n.º 1498)

1—Rufo prolongado para ré. 2—Suporte de antenas na chaminé. 3—Pau de carga. 4—Antena do mastro mais baixa. 5—Altifalante no mastro. 6—Uma balsa diferente. 7—Um balaústre a mais.

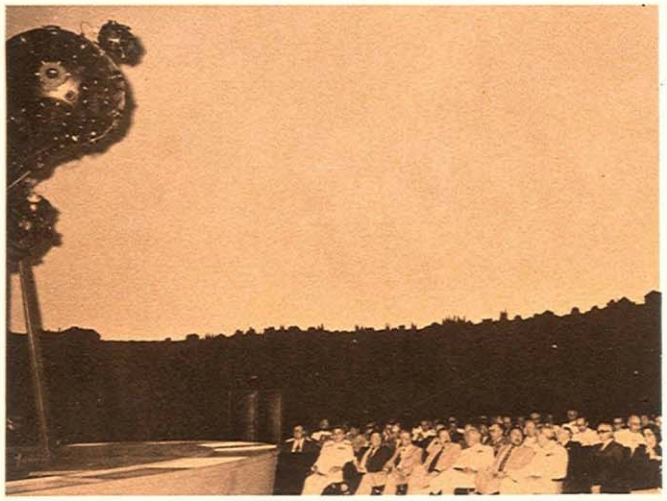
VENCEDOR: Sérgio Leitão. 4.ª Rep. da Direcção do Serviço do Pessoal.

Comemorações do Dia da Marinha

(Fotos do 1.º-sarg. CM Ramiro Magalhães)

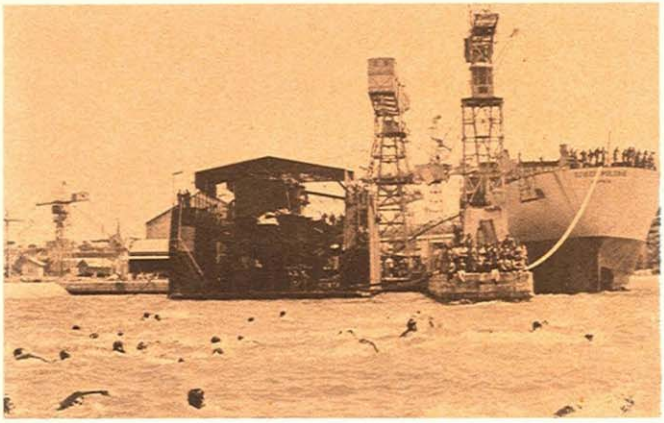
Aspecto da cerimónia militar realizada na Praça do Império, em Lisboa, no dia 8 de Julho, presidida pelo chefe do Estado Maior em representação do Presidente da República...

...seguida de uma missa, na Igreja da Memória, em Belém, por intenção do pessoal de Marinha falecido.



Aspecto de uma das sessões realizadas no Planetário Calouste Gulbenkian, nos dias 7, 8 e 9.

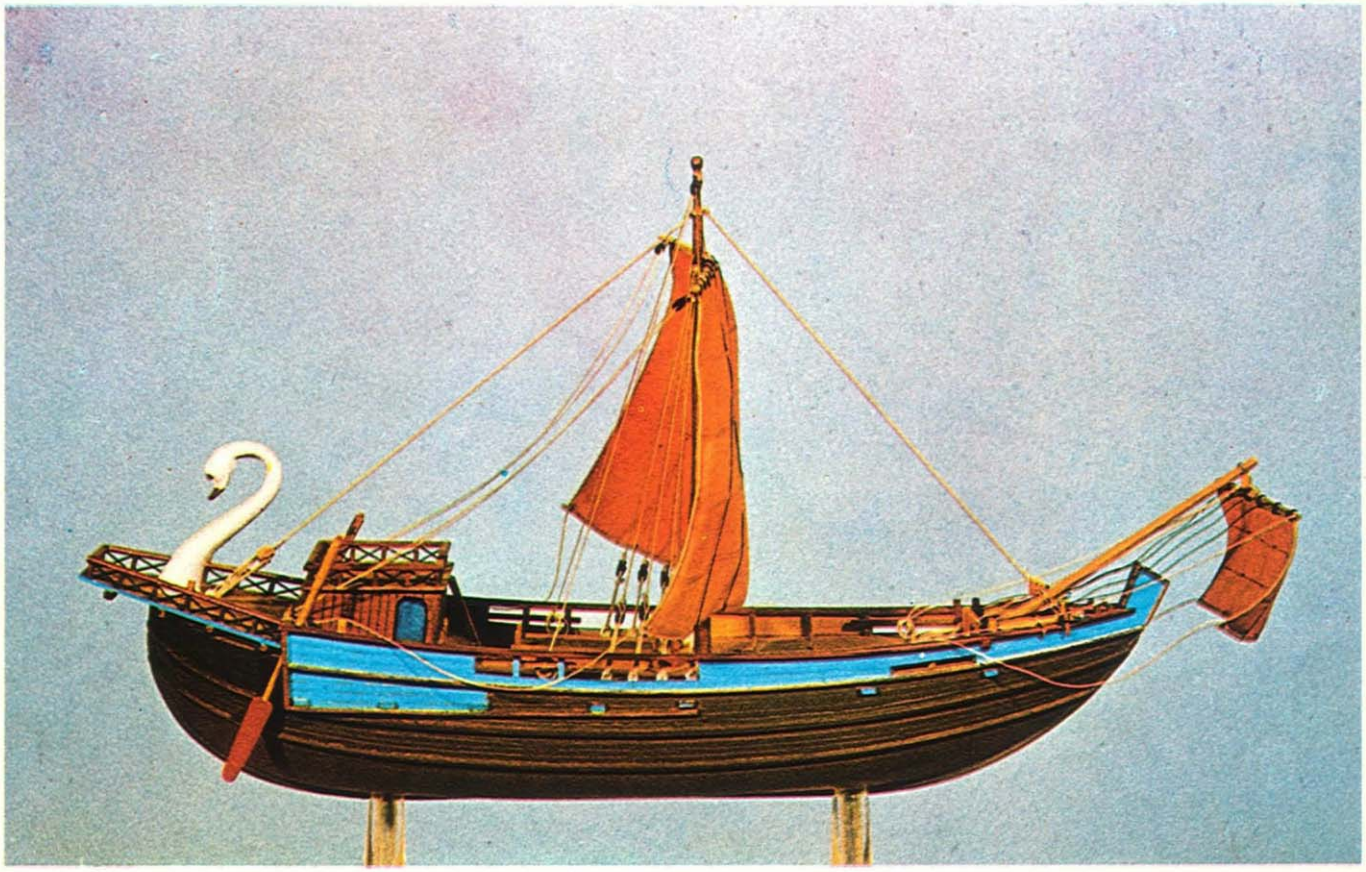
O público visita uma unidade da Armada (fragata "Almirante Magalhães Corrêa").



Em vários dias, realizaram-se provas desportivas náuticas. Na foto, um aspecto da travessia do Alfeite, a nado, efectuada no dia 4.

Para encerramento das comemorações do Dia da Marinha, efectuou-se na Messe de Cascais, no dia 8, uma sessão para distribuição dos prémios das várias competições desportivas, da qual damos um aspecto.

Navios de comércio romanos



(Modelo existente no Museu de Marinha, em Lisboa — Foto de Reinaldo de Carvalho)

Vários objectos, tais como as colecções de moedas de Paris, o sarcófago de Sídon, uma pedra tumular em Pompeia, etc., deram-nos a conhecer alguns navios mercantes romanos.

A construção do modelo reproduzido neste apontamento baseia-se numa representação encontrada em Óstia, no século III d.C.

Larga e bojuda, a embarcação apresentada neste modelo tem a roda de proa inclinada para vante e o cadaste encurvado para dentro, terminando em forma de pescoço de cisne. Os seus dois lemes — um de cada bordo — podiam ser içados para fora de água através de talhas. À popa, pode-se observar a existência de um rufo que serviria para alojar os oficiais.

De dois mastros, este tipo de navio tinha, geralmente, uma vela grande e um artimão, ambas dotadas de carregadeiras; acima da vela grande podia ainda envergar duas gáveas triangulares — uma de cada bordo. O aparelho era dotado, além das carregadeiras e talhas, de variado poleame e cordame, nomeadamente moitões, bigotas, cassoilos, colhedores, ovéns, estais, adriças, etc.

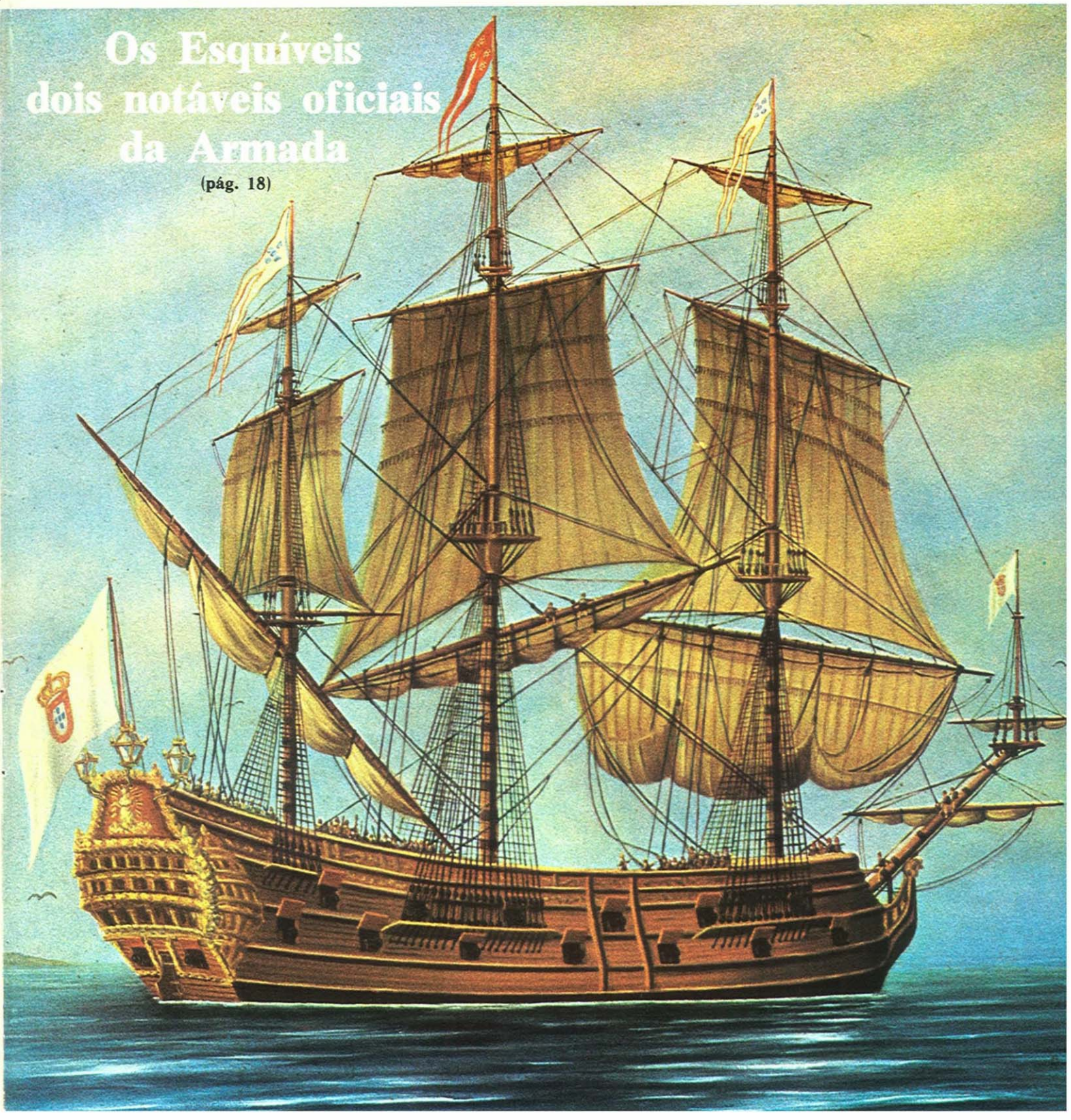
M. Horta
Sarg.-aj. L

N.º 84 / SETEMBRO 1978 / ANO VIII

revista da ARMADA

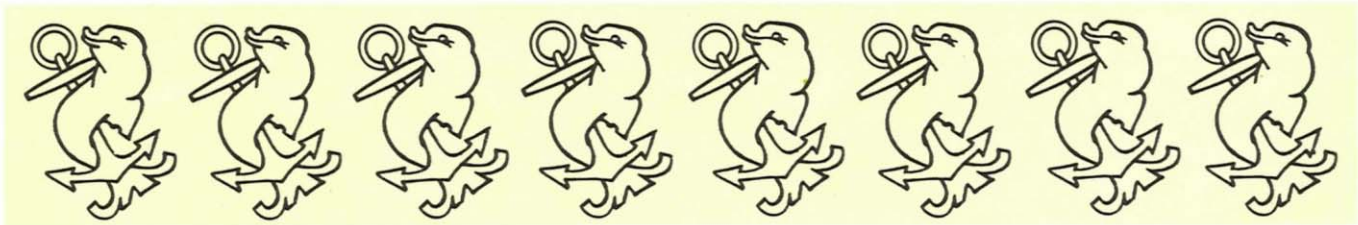
Os Esquíveis dois notáveis oficiais da Armada

(pág. 18)



Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
V. e Menezes	**Ciências, Artes e Letras** O Homem e a Arte de Curar **Idade Média**	4
M. Horta	**Notícias Pessoais**	8
Vários	**Voz da Abita / Cartas ao Director**	9
M. Henriques	**Momentos**	10
T. Santos	**Aviação Naval**	11
G. Brandão	**Filatelia**	16
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	17
H. Fonseca	**Os Esquíveis** dois notáveis oficiais da Armada	18
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	21
D. S. E. F.	**Desporto**	22
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	23
Vários	**Reportagem**	24
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C./alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 84/SETEMBRO 1978/ANO VIII

Preço de venda avulso 10$00

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Cabo Verde, Guiné-Bissau, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Timor e Espanha 100$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 185$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Galeão "S. Luzia"
(Quadro do Palácio Seixas — Messe de Cascais. Foto de Liberto Carvalho).

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

E OS QUE FICARAM?

Muita tinta tem corrido e muito tem sido dito acerca dos nossos emigrantes; louvores sem conta lhes têm sido rendidos pelo envio das suas economias, em divisas; algumas medidas têm sido preconizadas — embora poucas realizadas — para os favorecer ...
Tudo merecem esses portugueses que, para sobreviver, tiveram que abandonar tudo o que mais grato era aos seus corações: a terra, a família, os amigos, o meio em que foram criados e se fizeram gente ...

E os que ficaram?
Desses ninguém diz nada!
Sou duma região donde grande parte da população debandou à procura de melhor vida em terra estranha. Mas, a verdade é que alguns ficaram, continuando a lutar pela vida na aldeia que os viu nascer e onde querem morrer.
E há que reconhecer que foi precisa muita coragem para resistir à tentação e não ir na onda!
Tacanhez de espírito? Medo do desconhecido? Desprendimento dos bens materiais? Sentimentalismo atávico?
Fosse o que fosse, a verdade é que ficaram e também merecem, tanto ou mais do que os que foram, que se faça alguma coisa por eles. Não esqueçamos que é na sua força e no seu suor que residem as maiores esperanças de salvação desta amada Pátria, onde todos desejamos viver em paz e liberdade.

C/ alm.

O Homem e a Arte de curar

PREÂMBULO

No dealbar deste período, as invasões bárbaras, ou germânicas como outros dizem, vieram perturbar as velhas instituições.

Duas circunstâncias parece terem preservado o que restava dos conhecimentos médicos. Uma, ainda anterior às invasões, foi a de Constantino o Grande, vencedor do trono romano em 312, em vez de combater os cristãos como o fizeram seus antecessores Diocleciano e Galeno, se ter aliado a eles, restituindo-lhes os bens, quer os dos perseguidos, quer os da Igreja. Tal facto permitiu às instituições monásticas terem conservado os escritos antigos e assim a chama da ciência.

É a Igreja que, mais tarde, reclamando para si a assistência aos doentes, enaltece a história e a lenda de Cosme e Damião. Irmãos gémeos, de sangue árabe mas cristãos devotos, ofereciam os seus serviços gratuitamente aos doentes na sua cidade, na Egea, Ásia Menor. Perseguidos por Lísias, prefeito romano ao tempo de Diocleciano, foram martirizados. Posteriormente, foram santificados, e mais tarde, a Igreja tomou-os por santos patronos dos médicos e dos farmacêuticos.

Em Constantinopla (Bizâncio), no século VI, o imperador Justiniano fez erigir aos dois irmãos mártires um magnífico templo, onde, junto à igreja se construiu depois um hospital e uma farmácia.

A outra circunstância foi devida aos árabes. Ao conquistarem a Síria, aí foram encontrar preservados os tesouros da cultura helénica, quer em grego, quer traduzidos em sírio e, entre muitos escritos, os de Aristóteles, de Hipócrates e de Galeno. Não só os árabes adoptaram esta civilização, como lhe deram vida nova, ao ponto de muitos historiadores, entre eles Carl Grimberg, dizerem: *sem Alexandre o Grande, nada de civilização islâmica.*

Foi Harum-Al-Rachid, "El Mamoum", quem criou em Bagdad uma "casa de sapiência", onde os mais doutos se dedicavam à tradução para o árabe dos escritos gregos, sírios e latinos, introduzindo assim entre os árabes a filosofia, as matemáticas e a medicina. Porém, neste último aspecto, se a alquimia favorecia a farmocopeia pelas investigações a que se dedicavam, outro tanto não acontecia no domínio médico, uma vez que a religião os impedia da prática anatómica.

SÉCULO IV — V — VI

Pouco se sabe deste período, relativamente aos homens da medicina. A sabedoria médica não apresentou progressos, limitando-se aos conhecimentos legados pelos antigos. Este estacionamento deve-se, talvez, ao facto dos centros tradicionais da ciência sofrerem os efeitos da guerra e invasões que assolavam o império romano, e daí, mudarem a sua localização ao sabor das circunstâncias políticas.

A queda do Império Romano do Ocidente, levou a Bizâncio (capital do Império Romano do Oriente) os sábios da vida científica da época. Aí, longe do tumulto das invasões, foram encontrar e instituiram, escolas, bibliotecas, hospitais. E não somente Bizâncio; Alexandria vê-se igualmente destacada como sede de vida científica.

No Ocidente, parece terem sido os monges os que mais se dedicaram à actividade médica e farmacêutica. Diz-se que Marcus Aurelius Cassiodorus (490-585 d.C.), chanceler do rei ostrogodo Teodorico, em Ravena, tentou ajudar essa pretensão da Igreja.

Tal como os árabes, os monges empreenderam a tradução dos livros gregos para o latim e fundaram ou instalaram escolas, de um modo geral junto ou até mesmo nas residências episcopais.

São Benedicto, nascido de uma rica família romana, veio ao mundo pouco depois do desmembramento do Império do Ocidente. Durante os seus estudos, sentindo-se enojado da vida dissoluta de Roma, procurou um retiro. Com os seus discípulos encontrou o local desejado no abrupto Monte Cassino, nas cercanias de Nápoles, na Campânia. Aí existia um antigo templo de Apolo que ele aproveitou, construindo um convento, cerca do ano de 529-530.

Mais tarde, os benedictinos fundavam outros conventos, um deles em Salerno, no século VII.

MEDICINA ÁRABE

Disse-se antes, de como os árabes aprenderam a civilização helénica. Acrescente-se, apenas a título de curiosidade, que a doutrina de Maomé recebeu o nome de "Islão", e é esta força que levanta os árabes e os leva, durante o século VII, a tomar a Síria no ano de 634, o último bastião do império grego na Ásia Menor no ano de 640 e dois anos depois o Egipto. Assaltaram Constantinopla mas, derrotados, voltaram-se para o norte de África, Espanha, etc.

Dois homens ficaram mais conhecidos na arte da medicina. Um, o filósofo Rhazes (850-932), natural de Raj no Chorasan, e que depois foi médico em Bagdad, autor do livro "Liber Almansoris", que tanto renome teve na Idade Média.

O outro, foi o persa Pur-I-Sina, em árabe Ibn Sina, e conhecido no mundo ocidental como Avicena, não só médico como filósofo, poeta e cientista. Nasceu no ano de 980 aproximadamente, e deixou como sua obra principal o "Canon Medicinae" considerada a obra mais completa dos conhecimentos médicos árabes e gregos, e que permaneceu obra clássica de consulta até ao século XVII.

ESCOLA DE SALERNO

Salerno, vila de Campânia, foi tornada colónia romana no ano de 194 a.C. Durante o período das invasões bárbaras manteve-se sob a influência de Bizâncio, e desde o ano de 500 d.C. foi sede episcopal.

Renzi faz notar que, ainda no tempo da dominação dos lombardos — desde o ano de 568 — havia muitos médicos na península itálica que se intitulavam "magister scholae", e que o citado autor admite provirem de Salerno.

Não há, porém, documentos que elucidem quanto à fundação de uma escola médica. Segundo a tradição, teria sido criada por quatro médicos, um grego, um latino, um sarraceno e um judeu. Segundo outros, foi instituída por cristãos fugitivos de Alexandria (644), ou ainda pelos benedictinos (fins do século VII). Contudo, a opinião mais aceite é que ela não teria sido fundada no amplo sentido da palavra, mas que se constituiu e desenvolveu a pouco e pouco.

Não se estudava nela apenas a medicina, mas também outras ciências. A predominância da primeira devia contudo ser grande, pois que Salerno foi denominada "civitas hippocratica", e tempo mais tarde os médicos criaram uma associação, o "collegium hippocraticum".

Com o passar dos anos, a fama de Salerno corria a Europa. Discípulos e doentes, mesmo de localidades distantes, procuravam Salerno quer para os seus estudos, quer para o alívio dos seus males.

Quem ensinava, não se sabe bem. Parece ter sido património quase exclusivo dos eclesiásticos, mas os documentos do Arquivo Napolitano falam de leigos; até se diz que alguns dos directores eram casados. As mulheres eram autorizadas ao exercício da medicina, bem como ao seu ensino; uma pelo menos, consta ter sido Trotula, que escreveu diversas obras, em especial sobre ginecologia e obstetrícia.

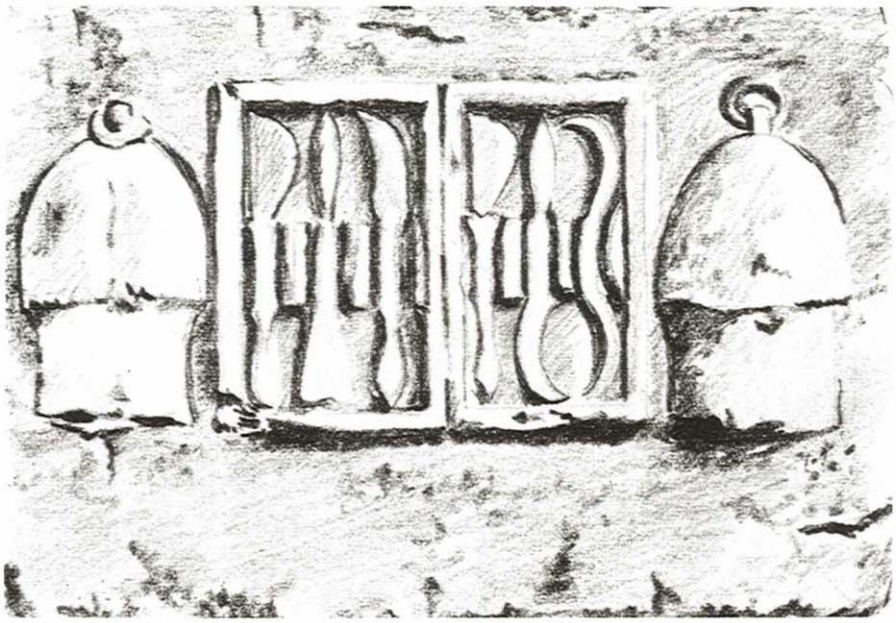
Muito embora deste estabelecimento de ensino, já consagrado no século XI, tenham saído muitas obras, o facto é que pouco aduziam à ciência médica. No fundo, eram recompilações de traduções dos autores gregos e bizantinos ou, pelo menos, baseadas nas doutrinas de Hipócrates, Galeno ou outros metódicos clássicos. E, forçosamente, teria de ser assim, uma vez que *a Igreja na Idade Média condenava toda a ideia original,* conforme nos diz o dr. Chevalier, que acrescenta *prova disso é que — como se vê pelo "Summae confessionis" da Idade Média — o médico era inquirido durante a confissão, sobre se a sua prática médica se ajustava às tradições ou se se permitia ensaiar métodos curativos, segundo as suas próprias ideias, que pudessem ser perigosas para os doentes.*

A escola de Salerno foi bastante influenciada, no início do século XI, pela medicina árabe que lhe foi levada por Constantino, o Africano.

INFLUÊNCIA ÁRABE NA ESCOLA DE SALERNO

Constantino, o Africano, nasceu em Cartago no ano de 1018. Dedicado à medicina desde novo, saiu de sua terra e viajou pela Mesopotâmia, Índia, depois Bizâncio e Salerno, onde se fixou, recolhendo-se ao Convento de Monte Cassino. Em Salerno, traduziu para o latim os textos árabes. Fosse por suas próprias ideias, ou pelas obras traduzidas, despertou em Salerno o interesse em correlacionar certas teorias com o conhecimento anatómico, obstáculo que a medicina não vencia, pois ambas as religiões se opunham a esquartejar os cadáveres.

Assim, no período posterior a Constantino, o interesse pelo ensino da anatomia, em Salerno, renasce dos fracos escritos de Galeno e Ali Abbas, e compõe-se o primeiro Tratado didático de anatomia que a medicina da Idade Média conhece.



Relevo votivo grego a Aslepios, em Atenas. Estojo de cirurgia representando-se aos lados duas enormes ventosas.

A cirurgia surge então palidamente como matéria médica, animada pelos escritos de Constantino. Esta arte, relegada por motivos religiosos quer por maometanos quer por cristãos, por cruenta, andava, como se sabe, nas mãos dos barbeiros e charlatães. Mas o facto é que, apesar da aversão dos médicos cristãos pelo derramamento de sangue, os feridos que resultavam das Cruzadas obrigaram a cirurgia a desenvolver-se.

Dessa nova experiência apareceu a "Practica Chirurgiae", em 1180, do cirurgião salernitano Roger Frugardi, deixando desde então de ser um ofício do *barbeiro*. A técnica cirúrgica em Salerno, chegara à sutura do intestino.

ESCOLA DE MONTPELLIER

Cidade do sul da França, perto do Mediterrâneo, tinha para a época uma situação geográfica privilegiada. Perto da Península Ibérica e perto da Península Itálica, negociando com o Ocidente e com o Oriente, ali se criou uma burguesia influente, sob um governo enérgico, com a forte autoridade da Igreja, conforme opina o dr. Chevalier.

Na cidade e nas proximidades existiam vários hospitais fundados pelos religiosos, o que lhe dava certa vantagem sobre Salerno. Recebia os fugitivos, judeus e ibéricos que colaboravam nas escolas instituídas pelos árabes na península, em Toledo e principalmente em Córdova.

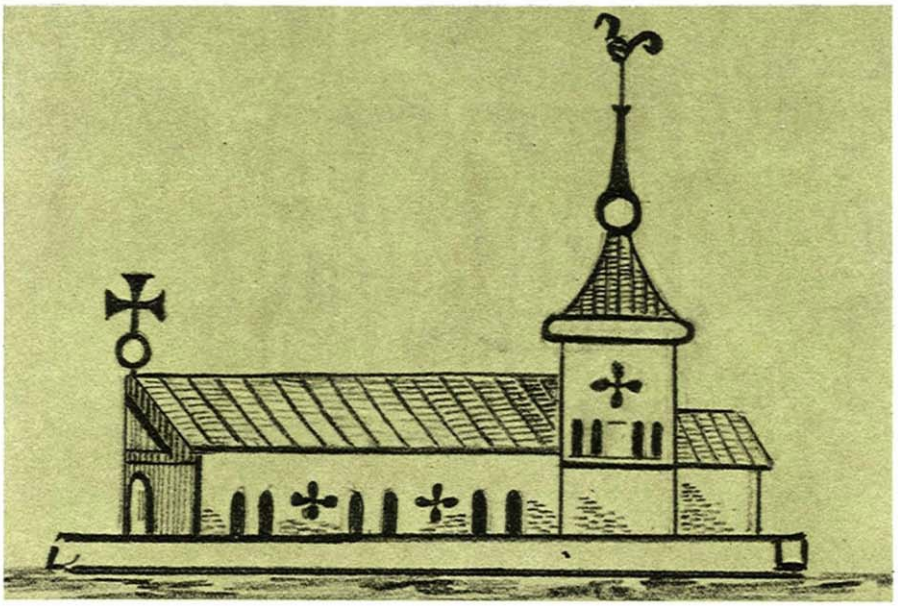
No ano de 1137, já devia existir uma Escola Médica, pois nesse ano *o bispo Adalberto II de Mogúncia aí assistiu às lições de medicina e ciências naturais, dadas pelos médicos de Montpellier.*

O conde Guilhem VIII, senhor de Montpellier, no ano de 1180-81, publicou um édito *permitindo a qualquer médico do país ou do estrangeiro, sem distinção de procedência ou origem e religião, ensinar medicina na cidade do seu domínio* (ou como se dizia naquele tempo "ensinar física") *com o que aumentou, ainda mais, a afluência de mestres e o prestígio da escola.*

Porém, tanta liberdade acarretou invejas e abusos, cobiça de lucros por parte dos professores, fuga ao pagamento de matrículas por parte dos alunos e assim, quarenta anos após o édito, as escolas de Montpellier tiveram de agir, criando os primeiros estatutos oficiais. Em 1220, em assembleia solene, o Núncio Apostólico, cardeal Kourad, promulgou uma bula, reunindo as escolas em uma Universidade (universitas medicorum, tam doctorum quam discipulorum — assim se passou a denominar) concedendo os diplomas de bacharel, de licenciado e de mestre. Contudo, as formaturas eram apenas em medicina. A cirurgia estava separada e era considerada de categoria inferior.

Em 1289, por nova constituição universitária, funda-se a Faculdade de Medicina, ficando agora somente esta, com direito de passar diplomas. As outras escolas ainda perduraram uns anos mas, se podiam ensinar, não podiam fornecer diplomas; os seus alunos tinham de ir prestar exames na Faculdade para poderem exercer a profissão.

Em 1394, consta ser de quatro o número de professores e de vinte e cinco o de alunos. Durante séculos, esta Faculdade teve fama que se espalhou pelo mundo conhecido de então. E isto porque, acompanhando os métodos escolásticos de ensino, havia o estudo junto à cabeceira do doente. Parece que Montpellier não se furtou às dificuldades da anatomia, pois que no Concílio de Tours, em 1162, se proibia às ordens religiosas o exercício da cirurgia, "Ecclesia abhorret e sanguine". Mas a tenacidade com que se advogava esse conhecimento parece ter acabado por vencer a relutância, e os estudos anatómicos passaram a fazer parte do ensino, pois em 1315 praticou-se a primeira dissecção pública (o que em Paris só veio a acontecer século e meio depois) e, a partir de 1376, o duque de Anjou concedeu à Faculdade de Medicina *a permissão de fazer*



Hospital de São João Baptista, em Oxford. Fundado provavelmente na época de João-sem-Terra (1199-1216). Segundo um desenho de Matthew Paris. — Museu Britânico de Londres.

anualmente a dissecção no cadáver de um condenado, à qual assistiam não só os alunos, mas também as pessoas que quisessem.

INFLUÊNCIA ÁRABE NA ESCOLA DE MONTPELLIER

A ocupação árabe na Península Ibérica fez-se sentir essencialmente no sul e centro, onde instalaram a sua cultura. Córdova teve, então, a Universidade mais importante do mundo. Havia bibliotecas públicas — só por si a do Califa somava cerca de 500 000 obras —, banhos públicos, etc.

Os visigodos, vencidos pelos mouros, refugiaram-se nas Astúrias e aí resistiram. Reconhecendo os mouros a dificuldade de prosseguir o combate nesse recesso montanhoso, invadiram o reino dos francos, mas foram derrotados junto de Poitier, por Carlos Martel, no ano de 732. Durante alguns anos, Martel ainda teve de os combater, até que os mouros abandonassem de vez o seu país. Nos termos desse território, que compreendia o sul da Catalunha, a luta por vezes reacendia-se e Carlos Magno, filho de Martel, e depois Louis le Debonnaire, seu neto, travaram escaramuças várias. A Catalunha, que pelo fim do século VII fazia parte do reino dos francos, passou depois à autoridade dos condes de Barcelona, formando um principado onde se incluia parte do sul de França (autores há, que chamam a essa zona, Catalunha francesa).

Desta situação de proximidade, resultava que os reis das Astúrias entregavam a instrução dos seus filhos a mestres maometanos e chamavam e mantinham, médicos da mesma religião na sua corte.

As relações políticas do reino dos francos, depois da Catalunha, com os árabes, eram um facto, e com elas as relações sociais. Nessa altura, o povo de um lado e do outro dos Pirinéus pertencia à mesma raça, falava a mesma língua. Por isso o Roussillon e o actual departamento de Herault mantinham relações tão directas com o reino ibérico dos califas que, à Escola de Montpellier pouco faltaria, por assim dizer, para ser uma verdadeira universidade muçulmana.

Uma consulta no ano 1151 em Hamadan, poucos dias antes da morte de Mesut D. Memmed D. Melir-Scham — cópia parcial de uma iluminura da biblioteca Hasne.

OXFORD E CAMBRIDGE

Nos primeiros séculos da era cristã, predominava na Britânia setentrional a cultura romana; a ocupação anglo-saxónica no século V e VI, não veio alterar essa herança da cristianização, constando ter sido o monge benedictino Beda (672-735) quem teria introduzido as primeiras escolas, ou pelo menos a de Canterbury onde, entre as várias disciplinas, se ensinava a das ciências naturais, "de natura rerum". O bispo de Canterbury, o santo Lanfranco, fundou um hospital, cerca do ano de 1070.

Escolas análogas se fundaram em Oxford e Cambridge, tendo Henrique I (1100-1135) construído um hospital em Oxford. Muito embora já procuradas por alunos e mestres, essas escolas nem tinham instalações próprias, nem ousavam intitular-se sequer de "stadium generale", pois a nomeada das universidades francesas não lhes permitia tomar vulto. Aliás, a "universitas", por esse tempo, significava apenas "comunidade" e aplicava-se essencialmente à associação dos mestres.

Na sua luta com a Igreja, Henrique II, em 1167, intimava os estudantes ingleses, sobretudo os que frequentavam a Universidade de Paris, a regressarem. A maioria destes estudantes dirigiu-se para Oxford, que, a partir de então, se reconheceu oficialmente como "stadium generale", ajustando o seu ensino ao de Paris. O primeiro colégio que se conhece em edifício construído para esse fim, foi o University College, em Oxford, no ano de 1249, seguido do colégio de Merton, em 1264.

Cambridge parece ter surgido como universidade depois de Oxford, talvez no ano de 1209, em virtude de conflitos sangrentos ocorridos em Oxford e que teriam obrigado muitos estudantes a abandonarem a cidade. Teriam então escolhido Cambridge, antiga encruzilhada de estradas romanas e de mais fácil acesso para o Norte e Leste da Britânia. E assim, os anglo-saxónicos que se haviam apoderado dessas regiões, viriam a ter maior preferência por Cambridge, ao passo que os bretões-celtas empurrados para o Leste, prefeririam Oxford.

Em Cambridge, o primeiro colégio fundado no ano de 1284, foi chamado de "Peter House". Contudo, o ensino médico tardaria um pouco. Após a invasão e conquista pelos normandos (1066), estes mandaram instruir os seus médicos no estrangeiro. Henrique I (rei da raça normanda) tinha por médico de câmara, Grimbaldus, "medicus interfui".

Pressupõe-se ter sido John of Gaddesden (1280?-1361) o primeiro médico que recebeu instrução em Oxford, tendo sido médico da corte de Henrique II e adquirido celebridade pela sua obra "rosa anglica".

O ensino baseava-se nas obras de Hipócrates e

Galeno (Antiguidade), nas de Protospatharius de Bizâncio (610-641), Isaac Judaeus (por volta de 855-955), N. Salernitanus (séc. XII), e outros, como Razis, Avicena e Constantino, já antes citados.

Porém, estes "doctour of Phisik" como lhe chama e caracteriza Chaucer, seriam sim muito entendidos em astrologia e outras ciências. Verdade ou não, os que pretenderam dedicar-se à medicina, preferiam fazer os seus estudos nas universidades estrangeiras pelo que, em 1421, as universidades inglesas obtiveram do parlamento a definição de que o exercício da medicina se circunscrevesse àqueles cujo grau de doutor fosse reconhecido por tais universidades. A lei, então votada nesse sentido, leva Rolleston a deduzir da existência de escolas de medicina em Oxford e Cambridge.

OUTRAS ESCOLAS

Depois de Itália (Salerno, Nápoles), França (Montpellier, Bolonha, Paris), foi a vez de se criarem escolas em Espanha e Inglaterra, e só pelos meados do século XIV foram fundadas as de Praga e Viena. No fim deste século foi a vez de Heidelberg, e no segundo quartel do século seguinte, em 1425, a de Lovaina.

Médico e doente artrósico. (Reprodução da obra do Salernitano Platesrius, por volta de 1300 — Museu Britânico de Londres).

A FARMÁCIA

A preparação dos medicamentos era feita, regra geral, pelos indivíduos que mais directamente praticavam a medicina, por si próprios ou por seus ajudantes.

É aos árabes que, pelo século VII ou VIII, se deve a ideia de criar a "loja de farmácia", como escreve Tschirch. Os árabes, tendo traduzido as obras greco-romanas, desenvolveram os conhecimentos aí explanados, dando-lhes uma aplicação mais prática. Além disso, face à sua situação geográfica, tinham contactos com os países do Oriente, donde lhes vinham substâncias indianas e chinesas, ainda mal conhecidas do Ocidente, como a cânfora, a cássia, os cravos, o almíscar, o ruibarbo, o sândalo, o sene, etc.

O estudo da química a que se dedicaram, levou-os à descoberta de alguns produtos ainda hoje utilizados, tais como o carbonato de sódio, o nitrato de potássio e outros.

Segundo Thompson, *a primeira loja farmacêutica de Bagdad pertenceu a Abu Coreich Isa el Szandalani, constando tê-la aberto por instigação do próprio califa.*

Instituia-se, por assim dizer, a profissão de farmacêutico ou boticário, não só onde o domínio árabe se fazia sentir, mas também onde chegava a influência da sua cultura. Assim, Gelbert d'Aurillac (mais tarde papa, sob o nome de Silvestre II), depois de visitar a Península Ibérica, cerca do ano 967, levou aos mosteiros a cultura árabe, e dela a médico-farmacêutica, passando os monges a cultivar nos seus jardins muitas das plantas medicinais.

No século XI, e seguindo o exemplo árabe, começaram a surgir na Europa algumas farmácias. A Sicília, ocupada pelos árabes, foi alvo da cobiça dos normandos que, após anos de luta, a conquistaram nos fins desse século. Reunida ao sul da Itália, constituiu o reino da Sicília (ou também dito das Duas Sicílias) que, em 1194, passou à dinastia germânica dos Hohenstaufen. É Frederico II de Hohenstaufen quem, em 1240, na sua corte de Palermo, ouvidas as alegações pró e contra a instituição da Farmácia — que os árabes certamente aí teriam deixado — *concedeu por édito imperial a independência profissional aos farmacêuticos seus súbditos.*

Assim surge a primeira separação nítida entre a medicina e a farmácia. Contudo, a separação exigia garantias, ainda hoje correntes: uso de um formulário destinado a assegurar a uniformidade e idoneidade das drogas, a limitação do número de farmacêuticos, a fixação do preço dos medicamentos, a não ingerência de médicos nos negócios da farmácia, etc.

Se esse formulário chegou a ser feito ou não, desconhecemos. É natural que sim, mas só bastante mais tarde, em 1498, em Florença, se concretizou a realização de uma farmacopeia de cunho oficial, sob a direcção do dominiciano Savonarola. Chamou-se o "Nuovo Receptario", o que denota pelo seu título, ter havido outro ou outros anteriores. Savonarola morrera entretanto, não tendo assistido à oficialização da sua obra.

A farmácia já era uma instituição frequente na Europa, a partir do século XIII. Em Inglaterra, por exemplo, aparecem as primeiras menções destes estabelecimentos em 1292, em York, e em 1345, em Londres.

O CONSULTÓRIO

São escassos os elementos que elucidem sobre os locais do exercício da medicina na Idade Média. Apenas a Antiguidade deixou algumas imagens ou insculturas, de gabinetes de trabalho do médico, o "iatreion", além de alguns dados nos escritos de Hipócrates e de Galeno.

É natural que o "iatreion" refletisse os conhecimentos, mais ou menos aprofundados, do médico grego ou romano. Os escritos ilustrados de Apolónio de Kitio, no século X, parece revelarem ainda uma medicina hipocrática dedicada a luxações, e onde se mostra um aparelho de extensão da coluna, e uma suspensão axilar para redução de luxação do ombro. Outras ilustrações mostram diverso material, desde bacias, boiões, potes, taças e escudelas, esponjas, ataduras, ventosas, etc., e, com certa frequência, os instrumentos, facas, escalpelos, sondas, tesouras, pinças, etc., arrumadas no característico estojo cirúrgico de Asclepios (Esculápio).

Neste aspecto, a Idade Média reproduz pobremente os costumes da Antiguidade.

Os médicos só se instalavam nas cidades ou nas grandes vilas; e mesmo assim, numa cidade com cerca de 10 000 habitantes, havia apenas um, quando muito dois, ou três. Referimo-nos, bem entendido, ao médico erudito, instruído nas escolas, pois que profanos da arte não faltavam, até nas aldeias.

ASSISTÊNCIA RURAL

Longe das vilas municipais, a assistência médica encontrava-se principalmente na mão dos religiosos, sobretudo os dos conventos ou mosteiros. Estas instituições monásticas espalharam-se rapidamente em toda a Europa cristã e, entre os frades dessas ordens, contaram-se muitos dos grandes sábios da

época. No tempo de Carlos Magno, instituiram-se oficialmente escolas nos mosteiros e, como se disse, ao falar de Montpellier, viu-se que esta escola dependia dos religiosos. Nessas escolas fundadas nos mosteiros era ensinada a ciência médico-farmacêutica, não se sabendo, porém, se apenas para os frades, se também para leigos.

O facto é que o mosteiro, através do seu irmão-físico, procurava averiguar da doença, enquanto o irmão-boticário preparava os remédios, tudo na intenção de satisfazer o doente, se bem que isto obedecesse mais às opiniões morais e religiosas do que à conveniência médica. Junto aos conventos ou mosteiros mais importantes, era comum erguer-se um pequeno hospital. E compreende-se que assim fosse, para acolher o forasteiro doente que, vindo de longe, procurava a assistência prestada pelos frades.

O HOSPITAL

O hospital, nos primeiros tempos da Idade Média, nada se assemelhava à actual ideia que dele se faz. No seu começo, como nos diz Weyl, era um misto de enfermaria, hospício e albergue. A sua fundação, em geral, era devida a doações de príncipes ou de ricos-homens senhores de terras, ou a outros donativos que custeavam a sua construção e manutenção.

D. Mafalda, mulher de D. Afonso Henriques, na primeira metade do século XII, fundou em Canavezes um hospital. Faleceu D. Mafalda em 1158, e no seu testamento diz: *leixo ao meu espitall de Canavezes (...) em que se possam beẽ albergar nove peregrinos aos quaaes sserãa dadas rrecoões demtradas ou de sayda e lume e agua e sall quanto lhe fazer mester.* Mais tarde deixou a denominação de "hospital", passando à de "albergaria".

Hospitais de tipo municipal, começaram a ser edificados nas cidades mais importantes da Europa. No princípio do século XIV, Paris possuia cerca de 40, mas poucos eram os que atingiam 20 leitos, se leitos se poderá chamar a colchões sobre palha ou até mesmo no chão. Além da roupa de cama, dispunham de um lavabo comum, e ofereciam a maior parte das vezes, a mesma toalha para uso dos doentes. Curiosamente, as tinas para banhos eram numerosas. Junto ao hospital, era costume haver uma capela. Nem todos os hospitais tinham médico, pois a maioria deles mantinha o seu carácter de asilo de beneficência.

Se — e pensamos agora na nossa vila de Canavezes — duzentos anos depois, um hospital da cidade de Paris não ia além dos 20 leitos, não se tenha por ridículo esse hospital de D. Mafalda, com nove catres.

Quando, pelos fins da Idade Média, um hospital dispunha de um médico, este era nomeado entre os da cidade e pago pelo município, com um salário fixo, assistindo igualmente a todos os doentes. Além destes físicos, com curso universitário, trabalhavam no hospital os cirurgiões municipais, assalariados entre os indivíduos que possuiam alguma prática rudimentar.

HIGIENE

A maioria das noções de higiene vinha já da Antiguidade. Seguiam-se sobretudo as obras de Hipócrates, como "Os Aforismos", "Sobre a decência", "A Dieta", "A Higiene".

Sabe-se de como os romanos tomaram este último aspecto em consideração. Veja-se o que sucedeu em Roma quando Vitiges, à frente dos ostrogodos, assedia a cidade e destrói grande parte dos aquedutos que abasteciam Roma. De uma população de milhões, restariam trinta a quarenta mil no fim das guerras. As partes mais salubres, as colinas, estavam inabitáveis por falta de água; a população estabeleceu-se ao longo do Tibre, dessedentando-se nestas águas poluídas e nas cisternas. Por outro lado, as águas derramadas das condutas destruídas formavam pântanos nos terrenos da Campânia, constituindo perigosos focos de malária.

As vilas medievais que agora se formavam, tinham de se proteger contra assaltos. Por isso, procuravam o apoio de um ponto fortificado, torre, castelo, até mesmo mosteiro, desenvolvendo-se ao redor de pequenas praças feitas em local onde houvesse uma fonte ou um poço. Estas construções, ao princípio, mais não eram do que uma réplica das existentes nas aldeias, geralmente abandonadas. Nelas havia, portanto, da mesma forma, estábulos, cavalariças, chiqueiros, celeiros, etc., fazendo-se os despejos para a rua.

Houve que reinstituir os municípios, e criar de novo condições higiénicas que pudessem salvaguardar a saúde do cidadão. Este aspecto foi favorecido pela obra aparecida, provavelmente no século XII, "Regimen Sanitatis Salesnitatum", e que consigna com bastante precisão os cuidados a ter com cada uma das partes do corpo.

Vasconcelos e Menezes
Cap.-m.-g. MN

Obras consultadas:

"História Universal", de Carl Grimberg.
"Atlas de História Medieval", de Colin Mc Evedy.
"Vila de Canavezes", de Manuel de Vasconcelos.
"Notas Terapêuticas Park Davis" — 1954 a 1958.
"Actas Ciba" — 1935 a 1938 (artigos de: dr. C. W. Turner, dr. A. Süheyl, dr. A. G. Chevalier, dr. H. Küry e dr. H. Haig, dr. A. G. Varron e dr. Rudolf Noll.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

Cap.-frag. EMQ José Antunes Lourenço com D. Maria da Conceição Simões Tudela, em 1-7-78.

2.º-ten. Simão Neves de Almeida com D. Filomena Maria Longuinho Sequeira, em 20-5-78.

1.º-sarg. H Manuel Augusto de Jesus Mota com D. Maria Eduarda Figueiredo de Almeida, em 3-6-78.

106671/1.º-mar. L João António Palminhas com D. Prudência de Jesus Correia, em 11-6-78.

137672/1.º-mar. SE Fernando Ribeiro Correia com D. Maria Cristina Bárbara do Nascimento, em 3-6-78.

873/1.º-mar. CE Abel Pereira Capela com D. Rosa Maria Pontes Duarte Pereira, em 3-6-78.

190473/1.º-mar. CE Carlos Manuel Nunes Fontes com D. Ilda Margarida de Sousa Botelho, em 10-6-78.

12075/1.º-mar. CE Ismael dos Reis Nunes com D. Maria de Fátima Rodrigues Alves, em 6-6-78.

34674/1.º-mar. AD Francisco António das Neves Càrreiras com D. Leontina Rodrigues Balsinha, em 24-6-78.

190672/1.º-gr. C Agostinho Lopes Costa com D. Maria Laura Antunes Ferreira de Castro, em 30-7-78.

135577/1.ºgr. E Agostinho da Conceição Nunes dos Santos com D. Adélia Maria de Campos Géria, em 18-6-78.

PASSAGENS À RESERVA

1.º-ten. SG Zacarias da Costa Almeida, em 26-7-78.

Sarg.-aj. CE António Cardona Passeiro, em 30-6-78.

Sarg.-aj. A António Augusto Gonçalves Barros, em 6-7-78.
Sarg.-aj. A António da Luz Alves, em 6-7-78.
Sarg.-aj. CM José de Matos, em 7-7-78.
Sarg.-aj. L Hermenegildo Vinagre, em 2-5-78.
Sarg.-aj. FZ António Gonçalves Lopes, em 28-6-78.
1.º-sarg. M Albino Tiago Campos Andrade, em 18-5-78.
1.º-sarg. FZ João José Martins Lourenço, em 30-6-78.
1.º-sarg. FZ Fernando da Rocha Martins, em 18-7-78.
110143/Cabo TFD Joaquim Barros Tomé, em 22-6-78.
107743/Cabo A Joaquim José Fialho, em 4-7-78.
211049/Cabo TFH João Ângelo do Pão, em 12-5-78.
849762/Cabo FZ Joaquim Bento Costa, em 20-6-78.

APOSENTAÇÕES

Faroleiro-chefe do QPMM Renato Ferreira, em 31-7-78.

FALECIMENTOS

É com desgosto que informamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

C/alm. RF Gabriel António Prior, em 19-7-78.
Cap-frag. EMQ RF Carlos d'Almeida Pereira Bastos, em 13-7-78.
1.º-ten. RA Alexandre de Paiva da Costa Leitão Brandão, em 23-7-78.
1.º-ten. SG RA João Maria, em 27-7-78.
1.º-ten. SG RF António Alexandre, em 29-6-78.
Sarg.-aj. MQ RA Afonso Dias, em 29-7-78.
1.º-sarg. A RA António dos Santos, em 21-7-78.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Do cap.-m.-g. Saturnino Monteiro recebemos a seguinte carta, que transcrevemos:

A propósito das "Efemérides" da última "Revista da Armada" (n.º 82) não posso deixar de fazer o seguinte comentário:
Não foi, segundo julgo, após a descoberta do caminho marítimo para a India que Portugal foi, pela primeira vez na sua história, uma nação rica.
A primeira vez que isso aconteceu foi durante o reinado de D. Pedro I, em resultado do enorme desenvolvimento económico e cultural iniciado no reinado de D. Dinis.
Quando D. Fernando subiu ao trono, o erário público dispunha de tanta prata que foi considerado aconselhável distribui-la por vários castelos da província.
Portugal era então um dos países mais ricos e mais prósperos da cristandade.
Foi graças a essa riqueza acumulada que D. Fernando pôde dar-se ao luxo de alugar exércitos e armadas para as suas infelizes guerras com Castela.
A descoberta do caminho marítimo para a India não trouxe riqueza para Portugal mas sim para os holandeses que vinham buscar os produtos do Oriente aos portos portugueses e depois os comercializavam através da Europa com lucros fabulosos.
As riquezas da India eram todas praticamente consumidas no luxo da corte e da nobreza e... nas armadas da India.
Julgo que, no momento histórico que atravessamos, é importante assinalar que o período máximo da prosperidade do nosso país foi conseguido na época anterior às Descobertas e não após elas, à custa de trabalho árduo de todas as classes do povo português, num clima de harmonia social, sob a égide de reis extraordinários, entre os quais são de destacar D. Dinis e D. Pedro I.
A expansão ultramarina é um monumento imorredoiro à coragem, tenacidade e espírito de sacrifício dos portugueses mas, segundo creio, sob o ponto de vista de riqueza material, nenhum ou pouco proveito lhes trouxe.

Do ex-mar. A n.º 402/72, Manuel Alves de Almeida, de Sanfins, Vila da Feira, recebemos a carta de que transcrevemos:

(...) Quero antes de mais saudar com um abraço amigo todos quantos trabalham na nossa Revista, e dar também os meus parabéns pelas grandes melhoras na Revista, desde que houve um pequeno inquérito, como devem estar lembrados. Estou bastante satisfeito como têm trabalhado. Sempre que recebo a Revista, a primeira coisa que procuro é o tal "poster" com navios (...).

N. R. — A questão dos "posters" não está esquecida, só que há dificuldades em concretizá-la.

Do nosso assinante Francisco Gomes Vieira, de King City, Canadá, recebemos a carta que transcrevemos:

No n.º 80 (Maio 78) da "Revista da Armada", o senhor director escreveu um artigo de verdade interessante ("Operação Limpeza"), sugerindo passar a pente fino as praias e matas, pelos nossos soldados e marinheiros. Que bela sugestão ...
Ao visitar a Califórnia, há dois anos, vi centenas de soldados norte-americanos limpando a zona da Baía de Monterey. Esses briosos soldados limparam vastas áreas apesar de estarem submetidos a intensos treinos militares e de pertencerem a um dos maiores quartéis

da U.S.A. (Fort Worth, Quartel-General da 7.ª Divisão de Infantaria).
(...) faço votos para que a sua sugestão seja uma realidade de hoje para o futuro.

Do ex-mar. TFD n.º 1835/71, Fernando Alberto Martins de Barros, de Lugar da Boucinha, Silveiros, recebemos a carta de que transcrevemos:

"Com as mais calorosas saudações, venho até junto de vós que trabalhais para a nossa estimada "Revista da Armada"; Armada que servi cerca de cinco anos, durante os quais nem tudo foram rosas, mas, da qual guardo as melhores recordações com igual amor ao que dedico à minha mulher e filha!
(...) Peço o favor de transmitirem a todos os que comigo fizeram a comissão na fragata "Comandante João Belo" (1973/74) um abraço bem como aos camaradas da messe da Escola Naval, do Instituto Hidrográfico e do Ministério da Marinha (1974/76).
Para o sr. almirante Malheiro do Vale, e para o restante pessoal que mais de perto colabora na nossa querida Revista um abraço de amizade (...).

Do nosso assinante Eduardo Ferreira, de Moscavide, recebemos a carta de que transcrevemos:

(...) Aproveitando o ensejo, e frisando que, nunca tendo pertencido de qualquer modo à Marinha, não deixo de me interessar por ela, venho apresentar uma sugestão que gostaria de ver atendida, na medida do possível, e que julgo interessará também a muitos leitores modelistas militares ou não, como eu.
Assim, acho que a apresentação assídua de características, planos, historial, performances, etc., sobre os navios de guerra portugueses, à semelhança do artigo do corrente mês sobre a Aviação Naval (artigo esse que me despertou muito interesse), dará, com toda a certeza, outra maresia à Revista, até porque, não o esqueçamos, o que faz uma marinha são os seus navios.
Quem se lembrará, ou conheceu, navios da nossa Marinha, como por exemplo, a "Bérrio", a "Faro", o "Mineiro", a "Pedro de Anaia", para mais não citar!
Se necessário poderei prestar alguma colaboração, pois devido ao meu "hobby" (o modelismo), tenho coligido dados sobre os três ramos das Forças Armadas portuguesas, Marinha incluída.
Peço portanto a vossa aceitação para este meu pedido.
Nada mais tendo a acrescentar e desejando a continuação do bom trabalho que têm vindo a efectuar (...).

N. R. — Venha a colaboração, que desde já agradecemos.

Do 2.º-gr. L n.º 160377, do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, recebemos uma carta descrevendo a cerimónia do Juramento de Bandeira de 24 de Maio p.p., realizado naquele Grupo de Escolas.

N. R. — Agradecendo a colaboração que quis dar à Revista, informamos que a cerimónia foi noticiada na secção Reportagem do n.º 82, pelo que não é de repetir.

De António David de Almeida, Torres de Mondego, Coimbra, uma carta, na qual, acusando a recepção da sua assinatura, manifesta a sua grande paixão pela Armada e as saudades de a ter deixado.

ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO DO RECRUTAMENTO DE 1937

A respectiva comissão organizadora lembra a todos os "filhos da escola" do recrutamento em epígrafe que o almoço de confraternização deste ano se realiza no próximo dia 5 de Outubro.
As inscrições ou esclarecimentos podem ser feitos para: Luciano (7321), na Liga dos Combatentes (tel. 36 82 45), Resende (tel. 86 98 73), 1.º-ten. SG Berrucho, na F.N.C. (Supermercado), 1.º-ten. SG Macedo, na Escola Naval, comandante Martins, no Arsenal, ou Alvaro (7293), na Imprensa Nacional.

ALMOÇO-CONVÍVIO DA "ESCOLA" DE 1958

Uma comissão de "filhos da escola" de 1958 (1.º e 2.º recrutamentos) leva a efeito, no dia 11 de Novembro próximo, na zona de Lisboa ou arredores, um almoço-convívio com a finalidade de comemorar o 20.º aniversário da sua incorporação na Armada.
As respectivas inscrições podem ser feitas, até ao dia 15 de Outubro, para Ilídio Pedro Pires, Oficinas Gerais da B.N.L. (tel 276 11 41 — ext. 70), nas horas de expediente, ou para Armando Henriques Custódio (tel. 94 11 27), fora das horas de expediente.

Momentos

Já, para lá
daqueles montes
existem homens
com os olhos rasos de sonhos! ...

Já, bem lá
existem homens
que lançam sementes novas
à terra ainda não
desbravada

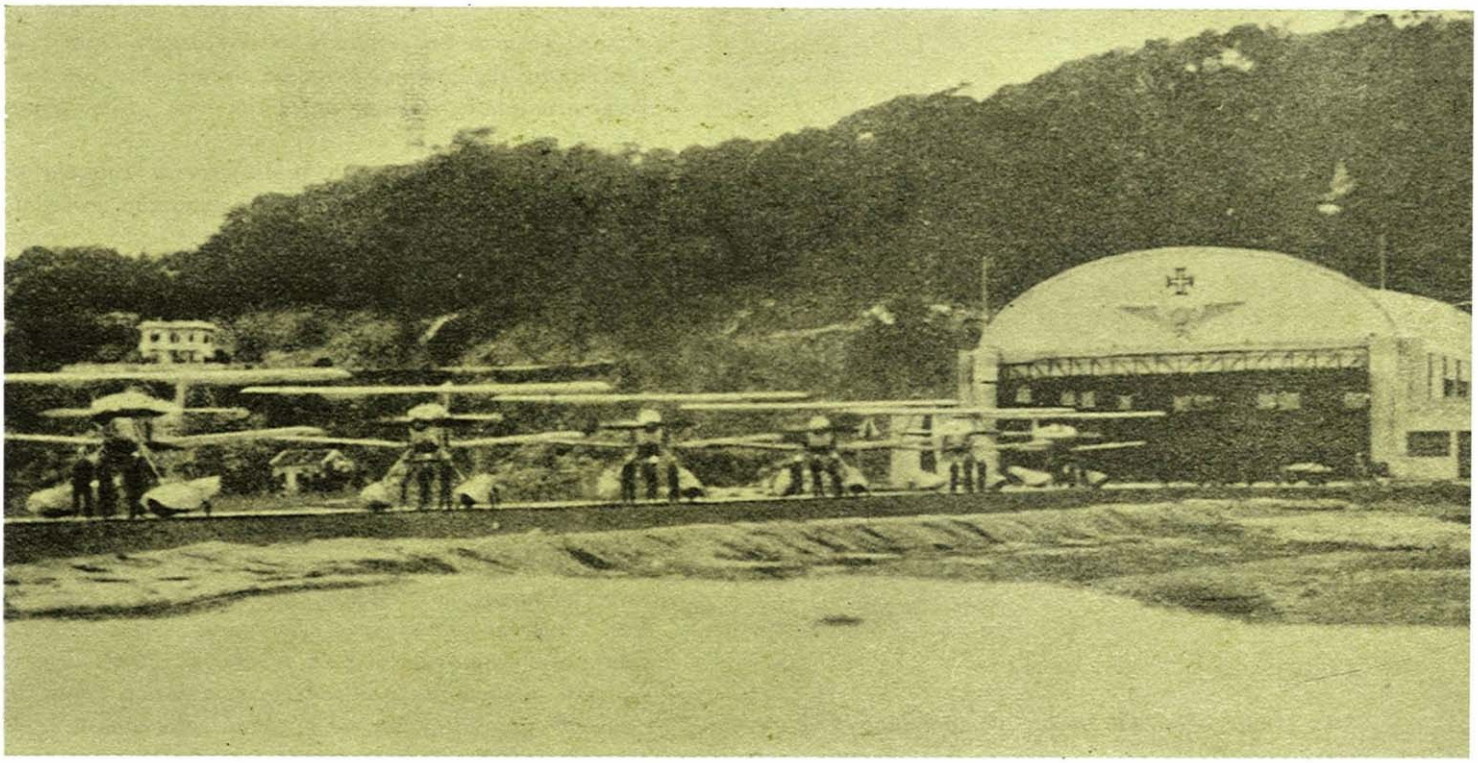
Aqui
os barcos já partem
cansados de esperar ...
por quem ficou no
caminho ???

Aqui
o Sol moribundo
Agoniza
numa despedida
Sangrenta !!!

Maria Luísa
de Castro Alves Henriques
3.º oficial do QPCMM

Aviação Naval

(Conclusão)



1938 — Esquadrilha de aviões do Centro de Aviação Naval de Macau.

Chegámos ao termo desta *ficha técnica* da extinta Aviação Naval, que foi precedida por um rápido esboço da sua criação, evolução e desaparecimento que nos pareceu apropriado para a sua apresentação.

O que pretendíamos ser resumido e sintético, alongou-se demasiadamente, pelo que nos penitenciamos junto do leitor desprevenido.

O repositório dos 34 tipos diferentes de aviões, com as suas características mais salientes, constitui matéria que fica desta forma condensada, de modo a poder servir como base para arquivo tecnológico a estudiosos da evolução do material aeronáutico.

Necessariamente que várias incorrecções e erros foram cometidos e apreciaríamos que nos fossem apontados.

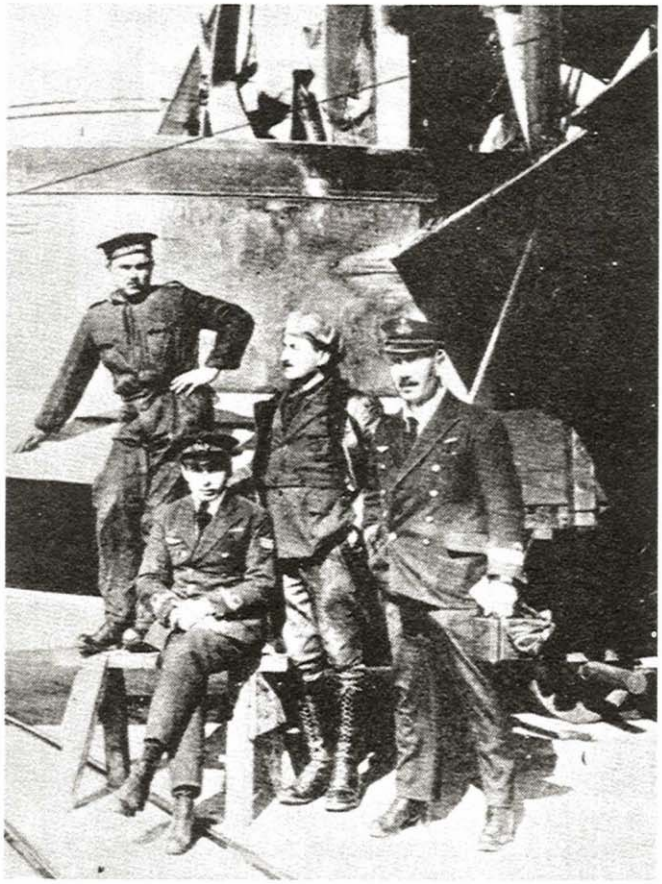
Para já, no primeiro artigo, desejamos rectificar para 1952, e não 1954, a data da extinção da Aviação Naval, visto que o decreto-lei n.º 39 071 é de 31 de Dezembro de 1952. Igualmente, por gralha tipográfica, aparece a designação "NACCHI", para o hidroavião "MACCHI". No número de hidroaviões "DONNET DENHAUT", tipo DD8, citam-se como adquiridos, dez, quando foram dezoito.

Pelo sabor histórico que representa e por ser uma das primeiras viagens de longo curso realizadas por aviadores portugueses, não resistimos à tentação de transcrever o preciso e conciso relatório do *grande* Sacadura Cabral sobre a viagem aérea Calshot (Inglaterra) — Lisboa, executada há quase 60 anos (1920).

RELATÓRIO SOBRE A VIAGEM AÉREA CALSHOT-LISBOA

O projecto era seguir para Brest, passando à vista das ilhas Jersey e depois ao longo da costa francesa. Em Brest atestaríamos de gasolina e tentaríamos atravessar a Biscaia, chegando até à costa portuguesa, e, se as condições fossem favoráveis, tentaríamos alcançar Aveiro ou mesmo Lisboa. Este projecto foi comunicado ao comandante do Centro, que o transmitiu superiormente. O Ministério do Ar pediu-me que o avisasse quando estivesse pronto a largar e que só largasse 48 horas depois desse aviso, a fim de serem tomadas as providências necessárias para nos ser prestado socorro em caso de "panne" ou acidente. À Direcção da Aeronáutica Marítima francesa tinha comunicado em devido tempo, dizendo-lhe que provavelmente os dois hidroaviões tocariam em Brest e solicitava assistência devida. Os comandantes dos Centros de Brest e Hourtin, deve desde já dizer-se, foram connosco da maior gentileza, prestando o auxílio de que necessitávamos e por isso rogo que seja pedido ao Ministério dos Negócios Estrangeiros que o facto seja oficialmente agradecido.

Às 3 da madrugada de 8 de Maio fizemos alvorada e por nossa causa parte do pessoal do Centro se levantou alta manhã. Os motores começaram a trabalhar às 5 horas locais, com excepção do motor de EB do 4018 que não se dispunha a partir. Para se não perder a maré, visto que o



A tripulação do "F 3" 4017.

"slip" não permitia lançar os aparelhos à água em baixa-mar, foi o meu aparelho, o 4017, lançado à água e ali aguardei, hidroplanando, que o motor do 4018 trabalhasse e que este aparelho fosse lançado à água.

No fim de meia hora, como visse que o motor de BB do 4018 tinha também parado e calculando que tivesse alguma dificuldade de maior ou que a maré já estivesse tão baixa que não permitisse lançar o aparelho à água, resolvi largar para Brest, a fim de aproveitar a sota de tempo que começava a não ter bom aspecto, e em Brest aguardar a chegada do 4018.

Às 5,25, locais, larguei. Pouco depois de passar Needles, ponto W da ilha de Wight, encontrei nuvens baixas e aguaceiros que pouco permitiam ver. O vento era de cerca de 20' por hora e de W. Como os aguaceiros se amiudassem e na dúvida do tempo piorar, resolvi voltar a Calshot, onde supunha que o 4018, do comando do primeiro-tenente Rosado, ainda estaria.

Ao chegar a Calshot disseram-me que tinham parado o motor de BB do 4018 para mudarem algumas velas com as do motor de EB que se recusava a partir e que, feito isto, ambos os motores funcionaram, tendo o primeiro-tenente Rosado largado de Calshot meia hora depois da minha partida. Este aparelho conseguiu chegar a Brest 4 horas e 45 minutos depois de partir de Calshot, tendo durante as duas primeiras horas voado em más condições de tempo.

Durante o dia 8 o tempo em Calshot foi chuvoso, aclarando somente para o fim da tarde. No domingo, 9, a manhã foi chuvosa e de vento W, com a força de 10'. Pelo meio-dia o vento rondou ao N, acalmando e limpando o tempo. Nestas condições e como as informações meteorológicas da costa inglesa davam bom tempo até Plymouth, resolvi partir, apesar de o comandante do Centro não desejar que assim fizesse, alegando que, por ser domingo, dia de descanso, haveria dificuldade em me prestar socorro em caso de "panne". Levou a sua amabilidade a determinar que um dos aparelhos da Escola me acompanhasse até Plymouth para me prestar auxílio se necessário fosse. Este aparelho não conseguiu descolar, creio que por excesso de carga, e tendo assistido a duas tentativas sem resultado, resolvi largar, o que fiz às 14,25 locais, seguindo, ao longo da costa inglesa, até Start Point e daqui para Brest em linha recta. Bom tempo durante o trajecto.

No canal contornei sempre uma espessa camada de nuvens baixas, o que me fez concluir que tinha procedido bem seguindo ao longo da costa inglesa em lugar de cortar de Calshot para a costa francesa. Com 3 horas e 40 minutos de viagem cheguei a Brest, onde fui encontrar o 4018 já preparado para seguir viagem.

Segunda-feira, 10, meteu-se gasolina, fez-se limpeza dos motores, ficando-se assim preparado para partir.

No dia 11 o tempo apresentou-se de manhã com bom aspecto: céu limpo e aragem de leste. As 10 horas da manhã largámos da amarração, esperançados em que o vento refrescaria um pouco e assim poderíamos descolar com a carga que tínhamos metido — 350 e 320 galões, respectivamente, nos dois aparelhos 4017 e 4018. Todas as três tentativas feitas foram baldadas porque o vento continuou fraquíssimo. Depois de se tirar alguma gasolina, ao meio-dia local conseguiram os dois aparelhos descolar com 300 galões de gasolina cada um.

Na primeira hora de viagem tudo correu bem; vento fraco de leste que nos auxiliava. No fim da primeira hora o vento rondou ao sudoeste, começando a refrescar. Pelas observações feitas a sua velocidade era de 25', atrasando-nos por isso bastante. Como o vento na segunda hora refrescasse ainda mais, passando a 28' de força, o 4018 arribou, considerando que a manterem-se as mesmas condições de tempo não teria gasolina para atravessar a Biscaia.

A sua primeira ideia foi seguir para Lorient e assim deu-me a impressão de ter metido a leste. Depois, vendo que tão longe ficava do Finisterra estando em Lorient ou em Brest, resolveu voltar a este porto, onde chegou no fim de 1 hora e 30 minutos de viagem e tendo sido bastante sacudido durante o caminho.

Imaginando que o tempo abrandaria ou que o vento rondaria para uma direcção mais favorável, continuei no rumo para o cabo Ortegal.

As condições atmosféricas mantiveram-se as mesmas na terceira hora de viagem. Na quarta hora o vento rondou para SSW, aumentando de velocidade, tendo 35' de velocidade, o que me reduzia a minha velocidade real a cerca de 20'. Os aguaceiros tornaram-se mais repetidos, o mar de vaga e, nestas condições, resolvi arribar para La Palisse, calculando que o 4018 tinha arribado para este porto, onde durante a guerra existia um centro de aviação. Meti rumo NE e, como no fim de meia hora de viagem as condições atmosféricas tivessem melhorado, segui rumo E até encontrar a costa e depois ao longo dela até La Palisse. Não vendo o 4018, calculei que teria ido para Lorient ou Brest, e como ainda tinha alguma gasolina, resolvi seguir

até Hourtin, onde sabia que havia uma escola de aviação funcionando e onde por isso poderia contar com auxílio se o necessitasse. As 20,35, com 8 horas e 35 minutos de voo, amarei no lago de Hourtin com os tanques de gasolina completamente esgotados. Constituiu esta viagem um bom treino, não só de duração de voo como em condições que não eram das mais favoráveis.

Em Hourtin tive notícia de que o 4018 tinha arribado a Brest, aonde chegara sem novidade.

No dia 12 meteu-se gasolina e consertaram-se os radiadores, que tinha começado a verter alguma coisa na viagem anterior, revistou-se o motor e ficámos preparados para seguir, mas o mau tempo que fez nos dias 13 e 14 reteve-me em Hourtin.

No dia 15, apresentando-se o tempo com óptimo aspecto, resolvi largar.

Como acontecera em Brest, devido a haver calma, só consegui descolar com 300 galões de gasolina. As 10,25 passava sobre o farol de Hourtin, soltando rumo para o cabo Ortegal. No fim da primeira hora de viagem encontrei uma camada de nuvens baixas que, como depois se viu, se estendia por toda a parte sul da Biscaia; resolvi voar por cima delas, navegando entre 150 a 300 m de altura sempre por cima desta camada de nuvens, o que me impediu de fazer observações de deriva. As 14,30 avistaram-se montes da costa espanhola por cima do horizonte dessas nuvens e fui-os contornando de longe. Felizmente as nuvens desapareceram ao chegar ao cabo Ortegal e assim, sem dificuldade, pude demandar o Ferrol, onde amarei pelas 17,10, causando alguma sensação a chegada do hidroavião, pois aquele porto apenas fora visitado pelo N.C.4 que ali passara quando da sua viagem para Inglaterra.

No dia anterior, o 4018 tinha largado de Brest com tempo favorável e alcançado Caminha, onde fundeara com 6 horas e 40 minutos de viagem, tendo assim realizado a segunda travessia directa da Biscaia ao Finisterra.

Metida gasolina no Ferrol, larguei no domingo, 16, apesar do tempo se não apresentar muito favorável: tempo de aguaceiros e nuvens baixas; segui ao longo da costa, voando muito baixo para não perder a terra de vista. O vento frio refrescando durante o caminho mas ajudando, visto a sua direcção ter variado desde NNE a NW. Nas alturas de Vigo o tempo aclarou um pouco, conservando-se assim até Leixões, à vista do qual passámos às 15 horas, telegrafando dizendo que contava chegar a Lisboa antes de decorridas três horas.

Do Porto para baixo o tempo tornou a forrar, continuando a navegar entre 150 e 200 m, sempre conservando a terra à vista. Finalmente, com 4 horas e 45 minutos de viagem e uma velocidade média de 72', chegámos a Lisboa, amarando no Dafundo, vindo a hidroplanar até ao Centro. Uma hora depois chegava o 4018, que na véspera ficara retido em Caminha, esperando gasolina que ali não havia. Este hidroavião largara de Caminha cerca de uma hora após a nossa passagem, navegando sobre as nuvens, o que dera em resultado ir apanhar o Tejo nas alturas do Cartaxo e seguindo este rio até Lisboa, onde amarou sem novidade.

Desta forma se realizou a viagem de Inglaterra a Lisboa dos dois hidroaviões F.3, 4017 e 4018, viagem esta que, se não constitui um facto extraordinário, também não pode ser considerada banal.

Constituição das tripulações:

Hidroavião 4017: capitão-tenente A. de Sacadura Cabral, segundo-tenente J. V. de Azevedo e Silva, mecânico Roger Soubiran e primeiro-marinheiro n.º 3045, José Domingos Marreiros.

Hidroavião 4018: primeiro-tenente P. F. Rosado, primeiro-tenente J. L. dos Santos Moreira, primeiro-tenente engenheiro-maquinista-naval Ernesto Costa e segundo-marinheiro de T.S.F. n.º 4610, David dos Santos.

Dezasseis anos depois, novamente os céus de Calshot são sulcados por um hidro da Aviação Naval, desta vez em missão de serviço de pura emergência, com todo o carácter do *safa-rascada* naval.

Desde já nos submetemos à crítica acerada do leitor truculento, por nela termos participado, como simples *condutor* da aeronave, chefiada pelo então 2.º-ten. av. José de Freitas Ribeiro, querido amigo, desaparecido não há muito tempo do mundo dos vivos, no posto de vice-almirante.

MISSÃO ESPECIAL DO "BLACKBURN SHARK" N.º 74 EM 1936

A Guerra Civil de Espanha continuava a devastar o país vizinho e a Europa, inquieta, instituira em Londres uma mirífica organização rotulada de Comissão de Não Intervenção na Guerra Civil de Espanha. Dispunha de observadores nas fronteiras de Espanha com a França e com Portugal, com a beatífica missão de detectar quaisquer movimentos de auxílio às duas facções em litígio.

Por informações chegadas à Comissão, em Londres, Portugal era acusado de ter permitido o reabastecimento de hidros franquistas em Lisboa e aviões que teriam aterrado perto da Guarda.

A Rússia, membro da Comissão, convocara em 21 de Outubro de 1936, uma reunião extraordinária, que teve lugar em 24 de Outubro de 1936, para debater o problema. Portugal teria que apresentar resposta àquelas acusações, na data aprazada para a reunião.

Durante o dia 22 de Outubro de 1936, o Ministério dos Negócios Estrangeiros, então chefiado pelo dr. Armindo Monteiro, prepara a resposta, sob a orientação do chefe do Governo, Oliveira Salazar.

A via marítima não permite, pela sua morosidade, que seja encarada; a via terrestre não é praticável por estar interrompido o trânsito em Espanha. Encara-se, por isso, a via aérea. As 12.00 horas do dia 22, o ministro da Marinha de então, cap.-ten. av. Ortins de Bettencourt, dá ordem ao Centro de Aviação Naval de Lisboa (na doca do Bom Sucesso) para preparar um dos hidroaviões "Blackburn Shark", recém adquiridos em Inglaterra, a fim de levar a mensagem de resposta a Londres, e ser discutida portanto na data convocada para a reunião da Comissão (24 de Out. 36).

Este tipo de hidroavião dispunha de um tanque

suplementar de gasolina, montado na barriga do avião, de grande capacidade, mas que nunca tinha sido experimentado.

A partir da ordem dada, reina grande azáfama à volta do "Blackburn Shark" 74 escolhido para a viagem; monta-se o tanque suplementar, regulam-se as agulhas de bordo, verifica-se o sextante e compara-se o cronómetro, afina-se a T.S.F., abastece-se o hidro e é escolhida a guarnição que passa a compor-se do 2.º-ten. av. José de Freitas Ribeiro, navegador e chefe da equipa, 2.º-ten. av. Joaquim Trindade dos Santos, piloto, e 2.º-sarg. m. av. n.º 7327, Francisco da Cruz Fazenda, mecânico de bordo e eventual telegrafista.

Como a redacção final da resposta está atrasada e a sua tradução para o inglês se antevê demorada, é tomada a decisão de fazer seguir o hidro para Aveiro para encurtar a distância a Inglaterra, enquanto que, uma vez pronta a resposta, ela seguiria para ali durante a noite, levada por motociclistas batedores da Polícia.

A ordem de partida para o hidro é dada já muito tarde; às 17.35 horas descola-se do Tejo para S. Jacinto, com a certeza da tripulação ter de amarar de noite em S. Jacinto. A pista marítima não tem iluminação e o piloto nunca voara de noite.

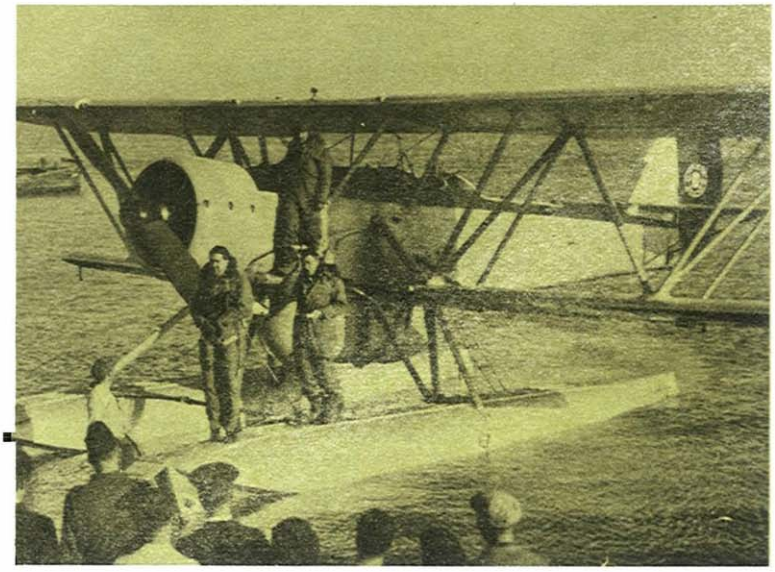
A viagem dura 1 hora e 30 minutos e às 18.30, sobre a Figueira da Foz, anoitece por completo com o final do crepúsculo da tarde.

Sobrevoa-se o centro de S. Jacinto às 19.00 horas, em plena noite, e verifica-se que estão bacalhoeiros fundeados no lençol d'água utilizado para as amaragens.

Fazendo-se uso do farol de feixe vertical, destinado a mensagens em morse luminoso, decide-se fazer uma aproximação em instrumentos (em que estava treinado), com vozes dadas pelo navegador sobre a altura a que se estava da água e o momento de arredondar, e amara-se com rara felicidade.

Em 23 de Outubro faz-se alvorada às 03.00 horas, e às 06.10, consegue-se arrancar da água o pesado hidro, com mais de 600 kg do que a carga máxima permitida pela fábrica, após uma corrida esgotante de mais de 6 km nas águas espelhadas da ria.

O "Blackburn Shark" 74 após a escala em Aveiro, no regresso da viagem em missão especial, em 1936.



Solta-se rumo ao Ferrol e atinge-se a altitude económica de cruzeiro, 2100 metros, com um banco espesso de nuvens a 2000 metros. Do Ferrol, que ainda se enxerga a custo, solta-se rumo para Brest, corrigido da deriva que ainda foi possível avaliar.

O mecânico de bordo, eventual telegrafista, nada consegue com o posto de T.S.F. pelo que é resolvido emudecê-lo.

No fim de 5 horas de viagem decide-se, por prudência, descer, para estabelecer contacto com o mar e evitar que, fazendo-o mais tarde, se vá chocar com a terra que é alta na península de Brest; a camada compacta de nuvens parece durar uma eternidade a atravessar e, aos 400 metros do altímetro, posto a zero em Lisboa, estabelece-se contacto com a água e pouco depois sobrevoa-se barcos de pesca, a mostrar que estamos próximos do porto de pesca de Brest. O tecto é baixo, mas a visibilidade é de cerca de 5 km; ao fim de 6 horas e 10 minutos de viagem sobrevoa-se Brest, assinala-se a Base Naval e o Centro de Aviação e amara-se, indo imediatamente amarrar a uma bóia do Centro de Aviação Naval daquele porto.

A paragem é para reabastecimento mas, qual é o nosso espanto quando um simpático almirante francês de barbicha grisalha nos anuncia que não poderemos partir, visto a zona de Brest ser proibida, a não ser com autorização solicitada a Paris.

Nenhum pedido tinha sido recebido e até imaginaram tratar-se de fugitivos espanhóis da guerra civil.

No entanto, é o avião reabastecido e, ao fim de duas horas de espera, chega a autorização de Paris, em resposta ao pedido português, que havia sido recebido naquele dia.

As 14.50 horas, descola-se de Brest e ao fim de 2 horas e 10 minutos de viagem, feita desta vez em contacto com o mar, com fraca visibilidade e tectos baixos, amara-se em Calshot às 17.00, hora anunciada para a chegada.

Espera-nos um secretário da nossa Embaixada que nos conduz a Londres de comboio, onde entregamos, às 21.00 horas, a esperada resposta do Governo português.

Quatro dias depois, a 28 de Outubro, inicia-se a viagem de regresso com uma falsa partida que nos obriga a regressar a Calshot para substituir o conta-rotações que deixara de funcionar e que constituia elemento primordial na condução do motor, em regimen de consumo mínimo de combustível.

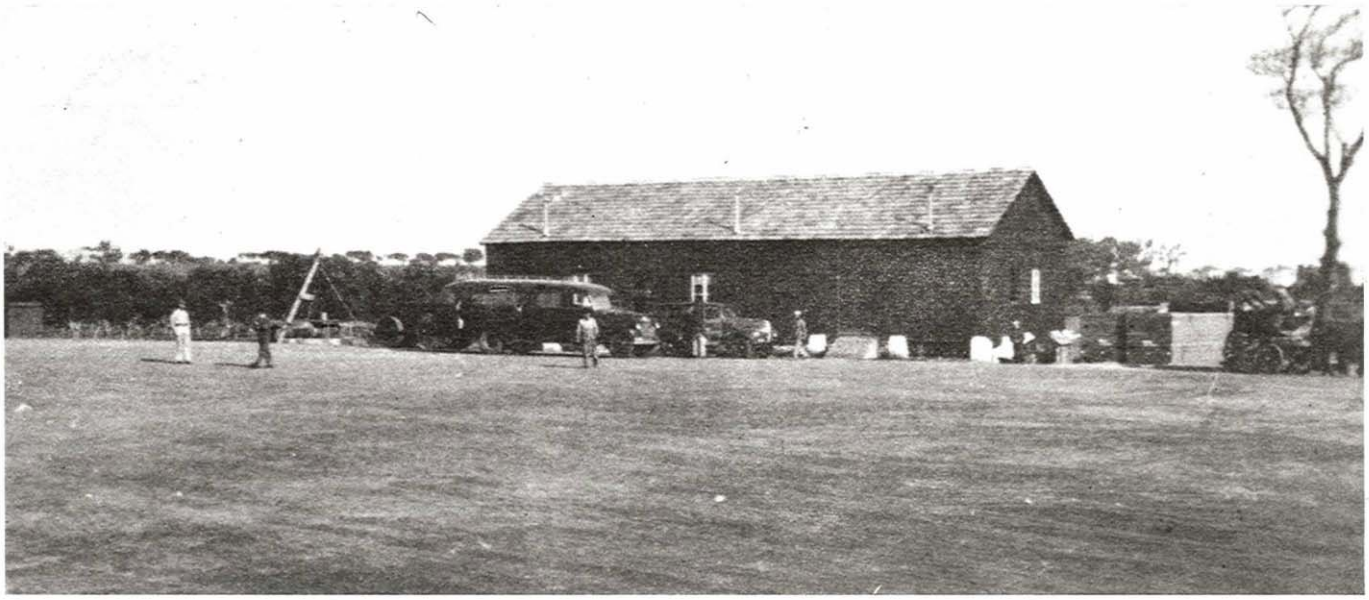
Volta-se a partir e passa-se a noite em Brest.

A 30 de Outubro larga-se de Brest, atingindo-se S. Jacinto (Aveiro) em 5 horas e 15 minutos de voo, com fuga de óleo no motor, que nos obriga a passar ali a noite, enquanto se repara a avaria.

No dia seguinte, larga-se de S. Jacinto, amarando-se em frente da Torre de Belém com 1 hora e 15 minutos de viagem.

Estava completada a missão especial, considerada de mera rotina, tendo o major general da Armada, de então, recusado confirmar o louvor dado pelo comandante do Centro e no qual era referido o seguinte: *(...) usando para isso material impróprio.*

No entanto, no fim do ano, o jornal "O Século" noticiava que a Liga Internacional de Aviadores decidira atribuir-nos o troféu "Clifford Harmon", pela melhor façanha aérea no ano de 1936.



1943 — Edifício de emergência do Comando da Esquadrilha B, na Portela de Sacavém (Barracão de madeira, jocosamente designado entre o pessoal como a "casa preta").

Estamos em crer que a própria Marinha não cuidou *desveladamente* da sua Aviação Naval.

Certa animosidade, de índole *financeira*, obliterou os espíritos dos chefes que não apresentaram uma aguerrida defesa dum serviço de Marinha que deu lustre à Corporação e à Pátria e cujo pessoal desveladamente se dedicou e uma profissão de que os riscos inerentes ceifaram muitos dos seus componentes.

Em homenagem a esses entusiastas de marinha pela causa do ar, terminamos esta série de artigos perfilando-nos e transcrevendo os seus nomes e datas dos desastres aéreos que os vitimaram:

23-8-1918 — No mar, costa de Portugal: 1.º-ten. av. Eduardo Francisco Azeredo de Vasconcelos e 1.º-gr. m. av. n.º 6080, Joaquim António dos Passos Ferreira.

11-3-1920 — No mar, costa de Portugal: 2.º-ten. av. Alberto Augusto Xavier, 1.º-fog. m. av. n.º 3248, Manoel Silva Dias, e 1.º-art. m. av. n.º 3394, José António Laranjinha.

28-4-1920 — Em Inglaterra: g/mar. al. av. Guilherme Abreu da Fonseca.

15-11-1924 — Mar do Norte: cap.-frag. av. Artur de Sacadura Freire Cabral e 1.º-art. m. av. José Pinto Correia.

6-6-1927 — Rio Tejo, Lisboa: 1.º-ten. al. av. Apeles Demostenes da Rocha Espanca.

20-11-1935 — Ria de Aveiro: 2.º-ten. av. Alberto Ferreira Bastos.

18-6-1937 — Escola de S. Jacinto, em terra: 2.º-ten. av. Isidoro Martins da Palma Faria.

24-3-1938 — Rio Tejo, Lisboa: 2.º-ten. av. António Gonçalves.

21-11-1941 — No mar, Ponta Delgada: 2.º-ten. av. Henrique Jorge Coelho Correia.

26-1-1942 — Macau, em terra: 2.º-ten. av. Rodrigo Henriques Silveirinha e 1.º-sarg. m. av. n.º 1842, Joaquim Macedo Girão.

30-3-1942 — Rio Tejo, Lisboa: 2.º-ten. av. Francisco de Lemos Lobato Faria.

31-8-1943 — Rio Tejo, Lisboa: 2.º-ten. av. Leopoldo Augusto César de Carvalho Sameiro Júnior.

22-10-1943 — Costa de Portugal, Aveiro: 1.º-ten. av. Félix Alberto Mateus Fernandes Lobo, 2.º-sarg. m. av. n.º 1025, José Antunes Nogueira, e 1.º-tel. n.º 1423, António Luís Pacheco.

—

Nota: Por alguns leitores terem manifestado interesse em conhecer a numeração dos aviões da Armada, procedi a investigações sobre o assunto, tendo chegado às seguintes concluões:

- *— Os três primeiros "FBA's" não tiveram numeração, se bem que o exemplar exposto no Museu de Marinha tenha o n.º 2 na "coque".*
- *— Em 1917, foram recebidos, encaixotados, 18 hidros "DD's" que foram numerados de 1 a 18, dentro da numeração que iria ser seguida em todos os aviões a adquirir.*
  Porém, os "DD's" n.os 1, 5, 12, 13, 15, 16, 17 e 18, depois de montados não chegaram a voar, por não satisfazerem às condições de segurança e foram abatidos, ficando assim livres aqueles números.
- *— Também em 1917, receberam-se dois "Tellier's" que tomaram, entretanto, os n.os 1 e 5 deixados livres.*
- *— Ainda em fins de 1917, receberam-se dois "GL's" que não chegaram a ser montados e por isso não se lhes atribuiu número algum.*
- *— Em 1919, compraram-se os dois bimotores "F 3", que não chegaram a ter número, sendo conhecidos pelo seu número inglês — 4017 e 4018.*
- *— Em fins de 1919, receberam-se três "Tellier's" que foram numerados 12, 13 e 15, da numeração deixada vaga pelos "DD's" abatidos.*
- *— Seguidamente adquiriram-se os "Feirey's", que foram numerados assim: sem número, "Lusitânia", "Fairey" especial "transatlântico", denominação de fábrica; n.os 16, 17 (depois "Santa Cruz"), 18, 19 e 20.*
- *— Também na mesma época se receberam dois "GL's" que não chegaram a servir, não recebendo portanto número.*
- *— Os "H's" americanos que, entretanto, já tinham sido recebidos, vindos do projectado Centro de Aviação Naval dos Açores, foram montados e seguidamente numerados — 22, 23 e 24.*
- *— Depois a numeração segue os seus trâmites sem anomalias e assim temos os n.os 25 a 28 ("Fokker's"); n.os 29 a 31 ("Avro's" de rodas); n.os 32 a 37 ("Hanriot's"); n.os 38 a 45 ("CAMS"); n.os 46 a 51 ("Mecchi's"); n.os 52 a 55 ("Moth's I"); n.os 56 a 60 ("Junker's"); n.os 61 a 64 ("Fleet I Kinner K 125"); n.os 65 a 70 ("Fleet Dipsy-Major"); n.os 71 e 72 ("Osprey's", dos navios); n.os 73 a 78 ("Blackburn Shark's"); n.os 79 a 81 ("Fleet Gipsy-Major"); n.os 82 a 84 ("Fleet Kinner K 125"); n.os 85 e 86 ("Avro's"); n.os 97 a 108 ("Grumman's"); n.os 109 a 118 ("Fleet Kinner K 160"); n.os 119 a 130 ("Grumman's Widgeon"): n.os 131 a 135 ("Fleet Kinner K 160") e n.º 136 ("Sunderland").*
- *— Daí em diante, os aviões passaram a ser numerados dentro de cada tipo: "Blenheim", B1 a B6; "Beaufighter", BF1 a BF7; "Oxford", O1 a O12; "Martinet", M1 a M4; "Bechcraft", BC1 a BC6 e BC10 a BC12; "Heldiver", AS1 a AS12 e "Harvard", AT1 a AT6.*

J. Trindade dos Santos
Cap.m.-g.

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Alusiva ao tema "Desporto para todos", foi posto em circulação, no passado dia 24 de Julho, o conjunto de 4 selos que reproduzimos e que, quanto a nós, quer pelas diversas modalidades que foca, quer ainda pela graciosidade dos desenhos e beleza das cores que o ilustram, vai ser devidamente apreciado e aceite.
De facto, estes selos, inseridos num tema vastíssimo e já muito difundido, diríamos mesmo explorado, integram-se perfeitamente, sem destoar dos seus congéneres, já existentes.
Segundo a pagela que os anunciou, a expressão "Desporto para todos" é, na concepção do Conselho da Europa, todo e qualquer esforço desenvolvido no sentido de o pôr ao alcance do maior número possível de pessoas.
É, pois, um esforço tendente a criar as condições para que as mais largas camadas da população possam praticar regularmente, quer o desporto propriamente dito, quer toda e qualquer actividade física que exija um esforço adequado às responsabilidades de cada um.
Esta perspectiva, orientada num conceito de lazer, é sem dúvida muito benéfica para a saúde pública e contribui muito positivamente para o bem estar físico, moral e intelectual do ser humano.
Aliás, o acréscimo das doenças cardíacas e cárdio-vasculares, tem alertado a opinião médica mundial sobre a necessidade de toda e qualquer actividade física ser considerada como terapêutica apropriada e muito eficaz, no combate ao crescimento daquela gama de males.
Por tudo isto, esta emissão de selos alusiva ao "Desporto para todos", além de tudo o mais, encerra uma finalidade pedagógica de muito interesse, na medida em que chama a atenção para uma prática que pode contribuir de maneira decisiva para a saúde de cada um de nós, já que, por vezes, parecemos esquecidos de que uma vida vivida na passividade e sedentarismo, é demasiado perigosa e de consequências extremamente graves.
Completam com muita objectividade esta emissão, um carimbo e um sobrescrito comemorativos, muito perfeitos e interessantes.

ALTERAÇÃO DO PLANO DE EMISSÃO DE SELOS DO CORRENTE ANO

Segundo informação recebida do Gabinete de Imprensa dos CTT/TLP, mais uma alteração se vai verificar no plano de emissão de selos programado para o ano que está a decorrer.
Em conformidade, são canceladas as séries que tinham sido anunciadas para assinalar o 35.º aniversário da TAP, bem como a que comemoraria a inauguração do porto de Sines, a primeira a pedido da empresa aniversariante e a segunda, por virtude do adiamento do acontecimento que a motivava.
Além disto, diz-nos a informação a que nos estamos a reportar que, dificuldades técnicas relacionadas com uma avaria no equipamento da produção dos selos, obrigam a uma alteração do calendário anunciado, que passará a ser como a seguir se indica.
Depois da série comemorativa do 4.º centenário da morte de Pedro Nunes que entrou em circulação em 9 de Agosto, e da qual falaremos no próximo número, teremos, em 15 deste mês, dentro do Ciclo dos Recursos Naturais, um conjunto dedicado à "Pesca"; em 13 de Outubro, será a vez de assinalar o 50.º aniversário da Sociedade Protectora dos Animais, o que será feito com Inteiros Postais. Ainda em Outubro, mais concretamente no dia 30, entrará em circulação uma série dedicada ao lançamento do Código Postal Português e, em 15 do mês seguinte, a série comemorativa do centenário do Museu dos CTT. Finalmente, em 7 de Dezembro, serão lançadas simultaneamente as duas últimas séries deste ano: uma assinalará a passagem do 30.º ani-

versário da Declaração dos Direitos do Homem e os 25 anos da Convenção Europeia dos Direitos do Homem, e a outra, o 50.º aniversário da morte de Magalhães de Lima — 1.º presidente da Liga Portuguesa dos Direitos do Homem.

Naturalmente que estas alterações mereciam algumas considerações, nomeadamente no respeitante à aparente precipitação da inclusão inicial das séries que acabaram por ser retiradas mas, deixamos a todos e a cada um, o direito de as fazer.

Quanto a nós, e a bem da filatelia portuguesa, resta-nos desejar que situações como esta não se tornem a verificar.

"PRAGA 78"

Com esta designação e organizada pelo Ministério Federal dos Correios e Telecomunicações da República Socialista da Checoslováquia, está em exibição naquele país, entre os dias 8 e 17 do corrente mês, uma Exposição Filatélica Internacional, sem dúvida o maior certame que este ano se realiza no Mundo. Durante a exposição, realiza-se o 47.º Congresso da Federação Internacional de Filatelia e, celebrar-se-ão simpósios internacionais sobre Filatelia dos Jovens, Filatelia Temática, História dos Correios e sobre o selo postal da Checoslováquia. Outras entidades ligadas ao mundo dos selos, aproveitam a oportunidade para realizarem os seus congressos. Sabemos que a presença de coleccionadores portugueses é em número apreciável e, espera-se que algumas dessas colecções alcancem posições de relevo, o que aliás vem sendo habitual.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Terminologia Naval

GANCHO DA AMARRA — Gato de ferro com uma grande haste, uma das extremidades recurva em forma de gancho e a outra terminada em pega ou argola, utilizado para safar à mão a amarra, suspendendo-a pelos elos, onde o gancho entra. Gato de safar.

GANCHORRA — Em gíria de bordo, a âncora.

GANHAR — Atingir; alcançar; progredir; dirigir-se.

GANZEPE — Corte de uma peça de madeira ou metálica, em forma de rabo de andorinha, para ser ligada a outra dispondo de entalhe de forma semelhante para aquele encaixar; é utilizado nas peças destinadas a sofrer esforços de tracção, como por exemplo nos vaus. Malhete.

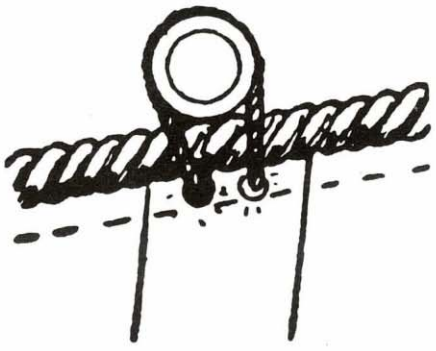
GARFO — Peça metálica do cabrestante em forma de forqueta, colocada por ante a vante daquele e destinada a desengrenar automaticamente a amarra quando passa por ela à medida que vai sendo içada.

GARGANTA — A parte mais apertada dum estreito, porto ou passagem entre terras elevadas. A parte mais delgada do mastro, logo abaixo da romã. A parte dum estai dobrado que encapela no mastro.

GARRAR — Arrastar o ferro pelo fundo, pelo facto de não ter unhado convenientemente ou não ter feito boa presa, já depois do navio ter fundeado; ir à garra ou à caceia; desgarrar.

GARROA — Vento forte de Noroeste na costa ocidental de Portugal; garroada.

GARRUNCHO — Anel metálico, normalmente de ferro zincado, com meia-cana ou anel de cabo arrematado para o pano e que serve para fixar cabos de manobra; os garrunchos são usados principalmente nas testas e punhos das velas redondas e nas latinas, e enfiados nos estais.



GASALHADO — Antiga designação de alojamento, camarote ou beliche.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Os Esquíveis | dois notáv

Almirante Bernardo Ramires Esquível (1723-1812).

Houve, na Marinha de Guerra, dois oficiais com o nome Ramires Esquível que se distinguiram pelas suas acções valorosas. Pertenceram à mesma família, mas viveram com cerca de um século de intervalo.

O primeiro, foi comandante do galeão "Santa Luzia" que fez parte da frota da Companhia Geral do Comércio que partiu para o Brasil a 4 de Novembro de 1649 e se compunha de 66 navios mercantes e 18 navios de guerra. O navio-capitânia era o galeão "S. Paulo", de 840 toneladas, onde estava embarcado o conde de Castelo Melhor que ia assumir o governo do Brasil, e o navio-almirante o galeão "S. Pedro", da mesma tonelagem, que tinha a bordo o almirante da escolta, Pedro Jacques de Magalhães. Bernardo Ramires Esquível tinha então o posto de capitão-de-mar-e-guerra.

A Companhia Geral do Comércio fora criada no ano anterior, graças aos esforços do padre António Vieira, para fazer face à Companhia Holandesa das Índias Ocidentais que hostilizava o nosso comércio no Brasil e se tinha apoderado de parte do território daquele Estado. A nossa companhia possuia 36 navios de guerra, para escoltar os navios mercantes que, anualmente, cruzavam o Atlântico e concorreu eficazmente para a expulsão dos holandeses do Brasil.

Durante a viagem da esquadra de Castelo Melhor para a América, o galeão de Ramires Esquível sofreu avarias que o retiveram em Cabo Verde, durante três dias, mas era tal o apreço do comandante-chefe por aquele oficial que toda a esquadra esperou que se concluissem as reparações, para que o "Santa Luzia" seguisse viagem conjuntamente com os outros navios.

Em 21 de Fevereiro de 1650 navegava a nossa esquadra à vista do cabo de Santo Agostinho. A certa altura, o galeão "Santa Luzia" desgarrou-se do grosso da esquadra e, perto do Recife que estava em poder dos holandeses, foi interceptado por nove navios da esquadra do almirante Gaspar Goverts. Ramires Esquível combateu bravamente os holandeses durante um dia inteiro e, apesar da desproporção de forças, obrigou o inimigo a recolher-se ao porto de Recife com muitas avarias. Estavam acampadas perto do Recife as tropas do exército do Brasil, comandadas pelo mestre de campo general Francisco Barreto que assistiu ao combate e, vendo as muitas avarias sofridas pelo nosso galeão, mandou uma carta a Ramires Esquível, aconselhando-o a encalhar o navio para evitar a sua captura. Este respondeu-lhe briosamente que *se em terra salvasse a vida, no mar conservava a honra.*

No dia seguinte, o almirante holandês saiu para o mar, agora só com sete navios, por os dois restantes não estarem em estado de navegar e o combate recomeçou. Esquível, com imperturbável sangue-frio e audácia, resistiu a todas as investidas dos holandeses, obrigando-os mais uma vez a rumar para o Recife.

Maravilhados com a actuação de Esquível que comandava um galeão de 360 toneladas e apenas com trinta peças de artilharia, os mestres de campo Francisco Barreto, João Fernandes Vieira e André Vidal de Negreiros que seguiram angustiosamente todas as fases deste combate, escreveram-lhe, mais tarde, que *tomara mais haverem sido seus soldados no mar naquele dia que mestres de campo em terra.*

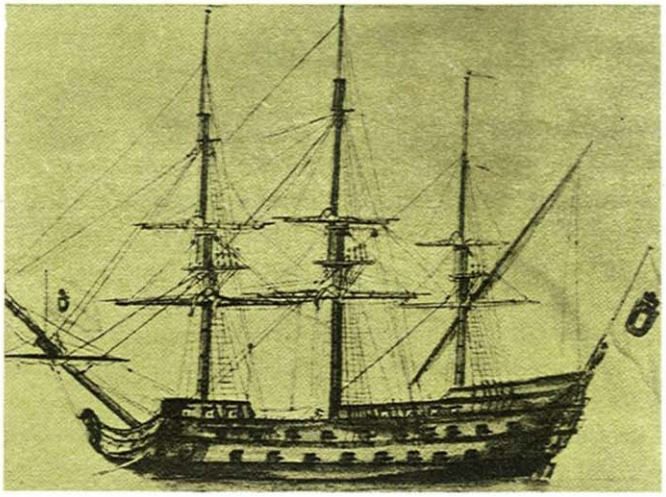
Bernardo Ramires Esquível voltou ao Brasil, na terceira frota da Companhia em fins de 1651, comandando o galeão "S. Paulo". A frota tinha sessenta velas e era escoltada por uma força de 18 navios de guerra, sob o comando do general do mar (*1*) Pedro Jacques de Magalhães. A esquadra chegou às águas do Recife no dia 23 de Fevereiro de 1652. Uma esquadra holandesa de doze navios, comandada pelo almirante Haulthain saiu para o mar e deu combate aos nossos navios. Depois duma pequena briga em que foram batidos, os holandeses retiraram sem ter feito qualquer presa. Contudo, o galeão "S. Paulo" afundou-se devido a uma explosão acidental

(*1*) *O posto de general do mar equivalia ao actual de vice-almirante.*

eis oficiais da Armada

do paiol da pólvora e morreram, entre outros, Bernardo Ramires Esquível e um dos seus filhos.
Os serviços prestados ao país por este heróico oficial foram reconhecidos por D. João IV que fez uma mercê às suas duas filhas, D. Helena e D. Maria, por portaria de 18 de Outubro de 1652.

Cerca de um século mais tarde, prestou serviço na Marinha de Guerra um distinto oficial, também chamado Bernardo Ramires Esquível que, além de ter comandado várias esquadras, tomou parte em duas expedições importantes: a evacuação de Mazagão, em 1769, e o ataque aliado a Argel em 1784.
Como é sabido, a fortaleza de Mazagão foi mandada construir por D. Manuel, possivelmente em 1509-1510 e teve como primeiro capitão-mor Martin Afonso de Melo.
Em princípios de 1769, a fortaleza foi cercada pelos mouros e o Marquês de Pombal mandou aparelhar uma esquadra para socorrer aquela praça.
Foi nomeado comandante-chefe desta esquadra o capitão-de-mar-e-guerra Bernardo Ramires Esquível que partiu de Lisboa, a 1 de Fevereiro de 1769, embarcado na nau "Nossa Senhora de Belém". Constituiam a esquadra, além desta nau, as fragatas "Nossa Senhora da Nazaré" e "Nossa Senhora da Guia" e as charruas "Nossa Senhora das Mercês" e "Santa Ana e S. Joaquim" e mais cinco iates.
Esquível levava instruções secretas para evacuar Mazagão que estava cercada por terra e não podia ser socorrida com facilidade pelo mar, por os mouros terem montado uma bateria na costa. Apesar do fogo desta bateria, foram evacuados 2200 moradores de Mazagão, incluindo o pessoal da guarnição. O embarque completou-se em 11 de Março, partindo em último lugar o governador, Dinis Gregório de Melo Castro e Mendonça. A nossa esquadra chegou a Lisboa entre 21 e 24 de Março. Os evacuados foram assistidos por conta da família real com jantar e ceia, mas foram alojados em condições miseráveis. Mais de 300 morreram nos hospitais. Os sobreviventes foram, mais tarde, para o Brasil, onde fundaram, no Pará, a Vila Nova de Mazagão.
Em 1780, Esquível que comandava então a nau "Bom Sucesso", recebeu instruções para seguir para o Faial, a fim de receber carga, pertencente à coroa de Espanha, do galeão daquele país, "Bom Concelho", ali refugiado. A carga estava avaliada em seis milhões de cruzados e os corsários ingleses, sabedores do seu valor, não largavam as imediações do porto. Apesar disso, Esquível embarcou a prata do galeão espanhol e saiu do Faial, a 7 de Maio de 1780. Esperavam-no, fora do porto, cinco corsários, um



Nau "Santo António e S. José".

deles a nau "Júpiter" de 70 peças, que se aproximaram da nossa nau, até chegarem ao alcance de tiro de pistola, mas vendo a disposição dos nossos de resistir, não ousaram passar ao ataque. Esquível chegou a Lisboa sem novidade e recebeu do embaixador de Espanha 8000 cruzados, como prémio, para distribuir pela guarnição da nau que se compunha de 515 homens.
Em 1784, Esquível já coronel do mar (*2*), foi nomeado comandante-chefe da esquadra constituída pelas naus "Santo António e S. José", navio-chefe, e "Nossa Senhora do Bom Sucesso" e pelas fragatas "Golfinho" e "Tritão" que Portugal enviou a Argel, para auxiliar os espanhóis no ataque àquele porto que era então um ninho de piratas.
Argel era a principal base dos piratas berberescos que ameaçavam constantemente a navegação no Mediterrâneo. Outros portos ocupados pelos piratas eram Tripoli, Oran, Tunis, Salé para falar nos mais importantes. A audácia destes piratas chegou a tal ponto que muitas nações se viram forçadas a celebrar tratados com as regências do Tunis e Argel ou a pagar-lhes tributos, para que os seus navios pudessem navegar com segurança.
O comando da expedição foi entregue a D. António Barceló, compondo-se a esquadra espanhola de quatro fragatas, dois chavecos, duas galeotas, três bergantins, três balandras, quatro brulotes e sessenta e seis bombardeiras e canhoneiras. Além destas forças, tomaram parte na expedição duas naus, duas fragatas e dois bergantins do reino de Nápoles e duas naus e duas fragatas da Ordem de Malta.

(*2*) *O coronel do mar era considerado oficial general.*

A nossa esquadra largou de Lisboa a 19 de Junho de 1784. Diz Celestino Soares que os nossos navios eram dos melhores da época e tinham sido preparados com esmero e as guarnições escolhidas e da maior confiança, esperando-se que a sua actuação em concorrência com as esquadras espanhola, napolitana e maltesa, desse crédito à nação portuguesa.

Esquível chegou a Cádis, a 22 de Junho e, no dia seguinte, passou o estreito de Gibraltar, dirigindo-se para Cartagena, onde entrou a 5 de Julho. Soube então que D. António Barceló já partira para Argel e dirigiu-se imediatamente para este porto.

Barceló chegou a Argel a 8 de Julho e a 12 bombardeou pela primeira vez a cidade, durante duas horas e meia, mas sem grandes resultados. Nesse mesmo dia, à tarde, entrou no porto a esquadra portuguesa. Nos dias seguintes repetiram-se os ataques, efectuados principalmente por bombardeiros e canhoneiras, cobrindo os navios maiores a retirada. Barceló diz no seu relatório que Esquível se encarregou do comando duma lancha artilhada e de duas bombardeiras, durante os ataques sucessivos que se prolongaram por oito dias. Nestes combates, tiveram os portugueses dois mortos, um guarda-marinha e um cabo, e três feridos.

Mas Barceló, ouvidos os comandantes dos navios, resolveu dar por concluída a expedição, sem conseguir o objectivo em vista. Seriam os franceses, sob o comando do almirante Duperré que, em 1830, viriam a conquistar Argel, terminando com o flagelo dos piratas do Mediterrâneo. As esquadras aliadas partiram de Argel a 23 de Julho, de regresso a Cartagena, onde chegaram a 26. Esquível ainda voltou com os seus navios à costa de África, onde fez guerra de corso até para Leste de Argel e regressou depois a Portugal, entrando a sua esquadra em Lisboa, entre 20 e 23 de Setembro.

D. Pedro, marido de D. Maria I, satisfeito com o comportamento desta esquadra, promoveu todos os oficiais ao posto imediato. Bernardo Ramires Esquível ascendeu assim ao posto de marechal de campo (*3*) com exercício na Marinha.

Em 21 de Agosto de 1791, Bernardo Ramires Esquível, então com o posto de tenente-general (*4*) assumiu o comando da Esquadra do Estreito, içando o seu distintivo na nau "Medusa", de 70 peças. Esta esquadra cruzava à entrada do estreito de Gibraltar e tinha por missão impedir a passagem para o Atlântico dos piratas berberescos. A sua base era Gibraltar e foi ali que Esquível assumiu o comando, tendo feito a viagem, de Lisboa para lá, na fragata "Golfinho". Constituiam a esquadra, além da nau "Medusa", as fragatas "Minerva", "Tritão" e "Cisne" e os bergantins "Lebre", "Falcão", "Galgo" e "Voador". Os argelinos tinham então no mar uma fragata de 38 peças, outra de 24, um chaveco grande de 30 peças e um bergantim de 14 peças.

Esquível cruzou no estreito e fez guerra de corso no Mediterrâneo, até fins de Janeiro de 1792. Em 1 de Fevereiro entregou o comando ao chefe de esquadra Pedro de Mendonça de Moura e regressou a Lisboa com a nau "Medusa" e dois bergantins.

Em 21 de Março de 1793, Esquível assumiu o comando da esquadra de exercícios e de guarda-costa, mandada aparelhar para auxiliar a Inglaterra, no canal da Mancha. Içou o seu distintivo na nau "Nossa Senhora da Conceição", de 90 peças. Compunha-se esta esquadra de duas divisões, a primeira, comandada pelo chefe de divisão João Caetano Viganego, com três naus, uma fragata e um bergantim e a segunda, do comando do chefe de esquadra António Januário do Vale, com igual número e tipos de navios.

Diz Celestino Soares que, a 23 de Março de 1793, Esquível fundeou a sua esquadra em duas colunas, da Junqueira a Belém, formando os navios pesados a coluna do norte e os ligeiros a do sul. Durante dois meses, as guarnições executaram fainas e manobras com os navios fundeados: exercícios de desembarque, aguada sob protecção de fuzilaria, manobra de içar e arriar embarcações, largar e ferrar pano, arriar vergas e mastaréus, etc., tudo debaixo da mais rigorosa disciplina e como se fosse em presença do inimigo.

A 23 de Maio, a esquadra largou para o mar, depois do Príncipe Real lhe passar revista na galeota. Finda esta, a galeota postou-se a Oeste de Belém e, diz Celestino Soares que, ao primeiro sinal do almirante, todos os navios que tinham o velame sob fios, largaram e caçaram o pano, pondo-se de vergas ao alto e braceando-as de maneira conveniente para não haver rascada ou fugirem da formatura quando arrancassem os ferros do fundo. Ao passar junto da galeota, cada navio *ostentando a maior perícia, quando a tinha pelo través, lhe salvava de novo arriando a bujarrona e velas de brim, subindo a marinhagem pela enxárcia até às arreigadas dos joanetes, bradando sete vezes: viva a Rainha!*

Dias depois, o Príncipe Real assistiu no farol do cabo da Roca a evoluções desta magnífica esquadra. Devido ao mau tempo, a esquadra entrou no Tejo, a 27 de Maio, saindo novamente para o mar, a 10 de Junho mas, na noite de 18 para 19 deste mês, apanhou uma nortada duríssima que lhe causou grandes avarias e a forçou a arribar, desarvorados, alguns dos seus melhores navios. Esquível foi então demitido do comando da esquadra, sendo substituído pelo tenente-general José Sanches de Brito. Por não concordarem com esta exoneração, pediram a demissão de oficiais o marquês de Nisa que comandava a nau "Vasco da Gama" e João Gomes da Silva Teles, comandante da fragata "Ulisses"; Celestino Soares atribui, porém, a exoneração a doença.

Bernardo Ramires Esquível ainda voltou ao mar, para comandar a esquadra de escolta à frota do Brasil que partiu de Lisboa, a 25 de Dezembro de 1795. A esquadra compunha-se de quatro naus e duas fragatas, sendo navio-chefe a nau "Príncipe Real", de 90 peças e comboiava vinte e três navios mercantes, tendo entrado na Baía, com cerca de 46 dias de viagem.

Esquível regressou a Lisboa, a 1 de Abril de 1796, comboiando a frota da Baía, composta de 23 navios mercantes e também sete naus da Índia. A escolta compreendia, além da nau "Príncipe Real", navio-chefe, quatro naus, cinco fragatas e dois bergantins. Este

---

(*3*) *Este posto equivalia ao actual contra-almirante.*

(*4*) *O posto de tenente-general equivalia a vice-almirante.*

comboio foi um dos mais importantes da carreira do Brasil, pois nele vinham as riquezas arrecadadas durante três anos e ouro no valor de 2 157 798 451 réis. Havia o receio da nossa frota ser atacada por uma esquadra combinada franco-holandesa e por outra inglesa, nas alturas dos Açores. Esquível tocou no Faial e soube ter aparecido ali a esquadra inglesa, mas não teve notícias da franco-holandesa. Seis navios mercantes separaram-se do comboio durante a viagem e os seus comandantes foram presos à chegada a Lisboa, por ordem do Tribunal do Almirantado.

A esquadra chegou ao Tejo sem novidade, a 25 de Julho de 1796 e continuou armada, passando a ser chamada "esquadra surta". Esquível foi exonerado do comando em 9 de Janeiro de 1797, sendo substituído pelo marquês de Nisa.

Bernardo Ramires Esquível foi promovido a almirante em 1801 e exerceu nesse posto as funções de vice-presidente do Conselho do Almirantado. Este ilustre oficial nasceu a 29 de Julho de 1723 e faleceu a 27 de Outubro de 1812. Publicou vários trabalhos, entre os quais uma "memória sobre a barquinha", um "regimento de sinais para os navios de guerra" e "disposições em que deve estar um navio para combate pelo que respeita ao aparelho".

Para finalizar, diremos que houve na Armada vários oficiais de apelido Ramires Esquível, entre os quais Diogo Ramires Esquível que foi tenente de mestre de campo general da frota que partiu para o Brasil em 1683, da qual fazia parte a nau "Santa Cruz do Ouro". Este oficial em 1681, no posto de capitão-de-mar-e-guerra, comandou a nau "Santo António de Pádua", da Junta do Comércio do Brasil.

Henrique Alexandre da Fonseca
Cap.-m.-g.

—

Bibliografia:

"Ramires Esquível derrota no mar de Pernambuco uma esquadra holandesa (1650)", pelo comandante António Marques Esparteiro (Separata da revista "Ocidente", vol. LXXX, Lisboa, 1971).

"Três séculos no mar" ("Caravelas e Galeões — I parte"), pelo comandante António Marques Esparteiro.

Idem, ("Naus e Navetas — II parte"), vol. 1.º a 8.º.

"Quadros Navais", VI e VII partes, pelo c/alm. Joaquim Pedro Celestino Soares (Edição do Ministério da Marinha).

"Padre António Vieira S. J. and the institution of the Brazil Company in 1649", por C. R. Boxer.

Arquivo Geral da Marinha, documentação referente a Bernardo Ramires Esquível e família (caixa 625).

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Prosseguimos neste número a publicação de mais algumas curiosas mensagens ...

48 — Há determinadas formaturas, em manobras, em que se exige que os navios mantenham rigorosamente a sua posição relativa, algumas das vezes navegando a curtas distâncias uns dos outros e a grandes velocidades. Numa dessas situações, todos os navios ocupavam devidamente a sua posição, em obediência a um sinal previamente transmitido, excepto uma fragata que, desorientada, lembrava uma ovelha tresmalhada.

Do navio-chefe veio a sempre indesejável pergunta:

= QUE ESTÁ FAZENDO ? =

O comandante da fragata, que não havia meio de atinar com a manobra para dar cumprimento ao sinal recebido, só encontrou uma resposta:

= 20 NÓS =

49 — A secção de desembarque da velha fragata, no Ultramar, costumava levar, colados nos transreceptores portáteis que utilizava nas operações, os indicativos de chamada que serviam para identificar (com certo grau de confidência) as forças em jogo. Tais indicativos de chamada serviam somente para a operação em causa, sendo a seguir cancelados, e como tal, deveriam ser retirados dos respectivos equipamentos de comunicações.

O navio estava fundeado ao largo, e o comandante resolveu visitar o administrador da localidade; mandou aprontar a embarcação ("embarcação prepara para o comandante", ouviu-se no equipamento transmissor de ordens) e decidiu fazer uso de transreceptores, para se poder manter em contacto com o navio enquanto durasse a sua permanência em terra. O radiotelegrafista acorreu à tolda (onde a guarnição de folga se apinhava) com dois aparelhos que tinham acabado de servir numa operação de desembarque, ainda com os indicativos de chamada colados; ficou com um equipamento e deu o outro ao patrão da embarcação.

O comandante, todo despachado, decidiu operar, ele mesmo, o transmissor-receptor, e ordenou que se utilizassem precisamente aqueles indicativos de chamada:

Embarcação: URSO
Fragata: TUBARÃO

Para experiência de comunicações, o comandante transmitiu logo que largou do navio, conforme mandam os procedimentos, assim:

= TUBARÃO TUBARÃO AQUI URSO
DIGA COMO ME OUVE ESCUTO =

O radiotelegrafista era um jovem grumete acabado de chegar da Metrópole e aquela era a primeira vez que desempenhava, "a sério", tais funções; por isso, todo ele tremia, de nervoso, enfiado nuns largos e compridos calções de uniforme; a marinhagem, já com meia comissão, gozava ... O grumete conhecia bem o procedimento radiotelefónico, sem dúvida, mas o facto de saber que do "outro lado" não estava nenhum "filho da escola", mas sim o próprio comandante, apavorava-o; ao empregar, secamente, aqueles indicativos de chamada, ficava com a sensação de estar a tratar o comandante por "tu". Por isso, a sua primeira transmissão em resposta ao comunicado inicial do "senhor comandante", foi assim, perante as gargalhadas da guarnição:

= SENHOR URSO SENHOR URSO
AQUI TUBARÃO TUBARÃO ... =

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

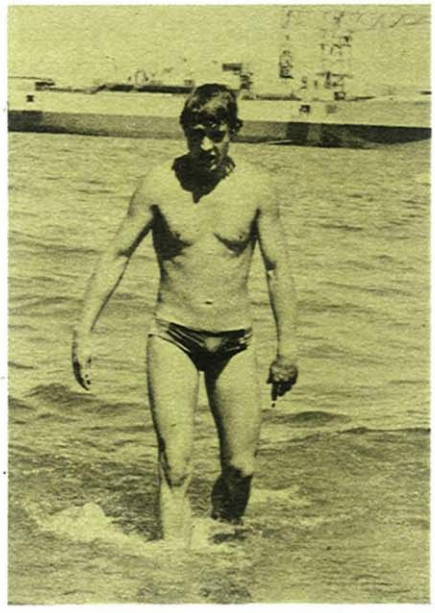
Desporto

PROVAS DO DIA DA MARINHA

Integrado nas comemorações do Dia da Marinha, a Direcção do Serviço de Educação Física elaborou um programa de convívio desportivo em que foram disputadas, em Julho passado, diversas provas nas modalidades de natação, atletismo e tiro.

Estava em disputa o troféu "Dia da Marinha", que premiava a representação melhor classificada no conjunto das três provas.

No dia 4, disputou-se a 3.ª travessia a nado da bacia do Alfeite, prova em que participaram 62 nadadores, dos quais 50 terminaram a competição.



O vencedor da travessia a nado do Alfeite.

Classificação:

1.º—Func. civil Serra (Arsenal Alfeite) ... 9m 41s
2.º—Mar. FZ Lopes (Força Fuz. Cont.) .. 12m 03s
3.º—Mar. FZM Oliveira (F. F. C.) 12m 47s
50.º—Mar. R Camacho (Corv. "J. Roby") .. 24m 12s

Nos dias 4 e 5, realizou-se a competição de tiro de pistola, que reuniu 24 atiradores.

Classificação:

1.º—1.º-sarg. FZ Madail (F. F. C.) ..... 83 pontos
2.º—Mar. FZM Oliveira (CEFA) ..... 82 pontos
3.º—Cabo FZ Esteves (F. F. C.) ..... 77 pontos
4.º—Cap.m.g. R. Raposo (G2EA) ..... 76 pontos
5.º—1.º-sarg. FZ Carlos (F. F. C.) ..... 70 pontos

No dia 5, efectuou-se a estafeta pedestre Margem Norte/Margem Sul do Tejo (Lisboa-Alfeite), com a participação de 15 equipas:

Classificação:

1.º—Grupo n.º 1 de Escolas da Armada 30m 55s
2.º—Força de Fuzileiros do Continente 32m 53s
3.º—Centro Ed. Física da Armada 33m 07s

A equipa vencedora era constituída pelos alunos rec. Barbosa, Prazeres, Marques e Lopes; a da F. F. C. pelos mar. FZM Pedras, mar. FZ Loureiro, mar FZ Leal e mar. FZM Sá e a do CEFA pelos mar. FZM Pimenta, mar. AFZM Sequeira, mar. SFZM Freitas e gr. CM Duarte.

Classificação para o troféu "Dia da Marinha":

1.º—Força de Fuzileiros do Continente .... 36 pontos
2.º—Grupo n.º 1 de Escolas da Armada ..... 41 pontos
3.º—CEFA ..... 42 pontos
4.º—Arsenal do Alfeite . 47 pontos

PROVAS FEDERADAS

Realizaram-se, nos dias 1, 8, 15 e 16 de Julho findo, os Campeonatos de Portugal de Atletismo. Para participar nestes campeonatos era necessário obter os mínimos estabelecidos. A Armada esteve representada nas corridas de 100, 800 e 5000 metros e 3000 m obstáculos e no salto em altura. De salientar a classificação obtida na final, pelo mar. FZM Pedras na prova de 5000 m (8.º lugar).

PROVA DE SELECÇÃO PARA A MARATONA DE GUARARAPES (BRASIL)

Coube à Armada a organização da disputa desta prova. Concorreram 50 atletas em representação do Exército (15), Força Aérea (15), G. N. R. (7), Guarda Fiscal (4) e Armada (9). A prova foi disputada na distância de 10 km, em estrada, corrida na zona da Fonte da Telha.

Classificação:

1.º—Mar. FZM Pedras (Armada) 33m 20s
2.º—Mar. LFZM Oliveira (Armada) 33m 28s
3.º—Mar. SFZM Freitas (Armada) 33m 43s
4.º—Soldado Santos (Força Aérea) 34m 03s
5.º—Mar. FZ Leal (Armada) 34m 17s

Foram seleccionados para representarem as nossas Forças Armadas na referida maratona, os quatro primeiros classificados, dos quais três são da Armada.

N. R. — A equipa portuguesa venceu brilhantemente esta maratona, que se realizou em fins de Agosto. Individualmente, os mar. Pedras e Oliveira, o sold. Santos e o mar. Freitas classificaram-se em 2.º, 3.º, 5.º e 14.º lugares, respectivamente.

TIRO

Após provas de selecção para a representação portuguesa aos Campeonatos do CISM, ficaram seleccionados o cap.-ten. EMN Ferreira Neto e o 1.º-sarg. FZ Madail. Estes atiradores estão também pré-seleccionados para o Campeonato do Mundo, a disputar na Coreia.

(Colaboração da D.S.E.F.)

Numismática e Medalhística

MOEDAS PORTUGUESAS DA REPÚBLICA — VI

CINCO TOSTÕES ($50)

Continuando a descrição das moedas cunhadas a partir de 1910, por ordem crescente de valores, vamos hoje falar dos cinquenta centavos, também conhecidos por cinco tostões ou *coroa.*

Este valor cunhou-se a partir de 1912, não tendo cessado ainda a sua emissão. Iniciando-se em prata, passou de seguida a cunhar-se em bronze-alumínio, alpaca e bronze. Vamos de seguida referir as quatro fases porque passou esta moeda, de acordo com o metal utilizado na sua cunhagem.

1.ª FASE — 1912/1916 (PRATA)

Em 1912, os cinco tostões apresentavam-se como uma linda moeda de prata, tendo dum lado o busto da República e a data, e do outro o escudo nacional e o valor. O seu peso de 12,5 g, era correspondido pelo diâmetro de 30 mm.

As datas cunhadas deste numisma foram 1912/3/4/6.

No que respeita ao seu valor mercantil, praticamente igual para todas as datas, oscila pelos 150$00 no estado BELA.

2.ª FASE — 1924/1926 (BRONZE-ALUMINIO)

De 1916 a 1924, cessou a cunhagem dos cinquenta centavos, altura em que o país foi inundado pelos valores monetários de papel — as cédulas. Em 1924 voltou a aparecer a ***coroa,*** desta feita em bronze-alumínio, com o peso de 4 g e módulo 22,8. Moeda de rara beleza, apresenta uma figura de mulher sentada, com a bandeira nacional, bem como a data, numa das faces e na outra o escudo nacional e o valor.

Datas cunhadas: 1924/5/6.

Todas as datas, embora poucas — três — apresentam valores mercantis

muito díspares. Para a data de 1924, o seu valor oscila pelos 1500$00 em estado MBC. O valor atribuído à moeda de 1926 já é substancialmente mais pequeno, cotando-se à volta dos 150$00 (MBC).

No que respeita aos cinco tostões cunhados em 1925 que muitos diziam tratar-se de moeda falsa, concluiu-se ser verdadeira, pois o cunho vem mencionado no livro da Casa da Moeda que trata de cunhos e matrizes. No entanto, a sua raridade é de tal ordem que já temos visto valores na ordem dos 40 000$00 para esta moeda!

3.ª FASE — 1927/1968 (ALPACA)

Em 1927, iniciou-se nova era na cunhagem dos cinquenta centavos que haveria de prolongar-se até 1968, nada menos de 41 anos a cunhar-se

alpaca. Durante este período de tempo, houve anos em que não se registou qualquer emissão. São eles: 1932/3/4/6/9, 1941/2/3/4/8/9 e 1950/4.

Moeda com 4,5 g de peso e 22,8 mm de diâmetro, apresenta numa das faces uma cara de mulher e a data e na outra o escudo nacional e o valor. Datas mais raras: 1935 e 1938. Valor de mercado: 50$00 (MBC).

Quaisquer outras datas só têm valor se estiverem à flor-de-cunho.

4.ª FASE — A PARTIR DE 1969 (BRONZE)

Esta fase iniciou-se em 1969, em

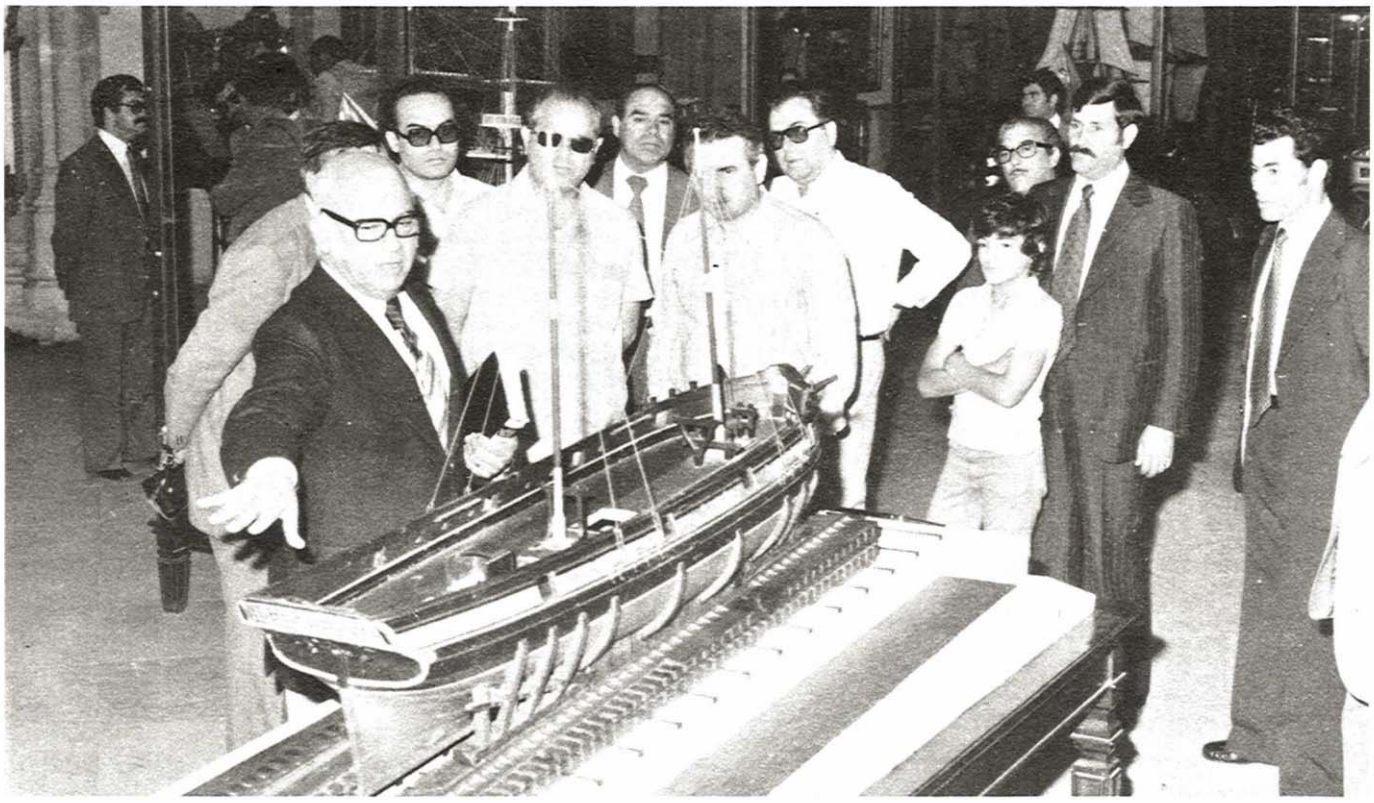
bronze, processando-se ainda a sua cunhagem em 1978. Não sabemos portanto quando será o seu término, mas estamos em crer que não está para breve.

Moeda de 4,5 g de peso e 22,5 mm de diâmetro, apresenta numa das faces as quinas e a data e na outra o valor.

Encontra-se em circulação, pelo que não tem qualquer valor para o coleccionador.

AFAC

Reportagem



VISITA DO MINISTRO DO INTERIOR DA ROMÉNIA AO MUSEU DE MARINHA

Na recente visita oficial a Lisboa, do ministro do Interior da Roménia e no programa elaborado pelo Ministério da Administração Interna, foi incluído o Museu de Marinha.

O ministro Teodor Coman esteve no Museu na manhã do domingo, 25 de Junho, acompanhado pelo embaixador da Roménia em Lisboa, Marin Illiescu, e por outras altas indi-

vidualidades romenas e nacionais. Recebido pelo contra-almirante Emmanuel Ricou, director do Museu, que guiou a visita, o ministro do Interior da Roménia percorreu demoradamente as salas, sendo de registar o visível interesse que o Museu lhe despertou.

CONCURSO DE DESENHOS DE ESTUDANTES QUE VISITARAM O PLANETÁRIO GULBENKIAN

Como vem sendo hábito, realizou-se mais um concurso de desenhos, aberto a alunos de escolas da Instrução Primária ao Curso Unificado que visitaram o Planetário Calouste Gulbenkian, anexo ao Museu de Marinha, em Belém.
Foram apresentados 519 desenhos, tendo sido seleccionados 26, dos quais 11 foram distinguidos com prémios e os restantes com menções honrosas. Na foto, pode observar-se uma passagem da distribuição de lembranças, no dia 27 de Junho último, aos alunos distinguidos.

ALMOÇO DOS ALUNOS FINALISTAS DO 1.º CURSO DE PROMOÇÃO A SARGENTOS-CHEFES

Realizou-se no passado dia 30 de Junho, num restaurante de Lisboa, um almoço de confraternização entre os alunos finalistas do primeiro Curso de Promoção a Sargento-Chefe (CPSC).

Presidiu ao almoço o chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, que estava acompanhado dos comandante, imediato e director dos cursos do Grupo n.º 2 de Escolas da Armada, além do corpo docente do CPSC.

O repasto decorreu num ambiente de franca convivência, durante o qual convidados e alunos mantiveram animada conversação.

No final, após uma saudação feita por um aluno, foram entregues aos convidados lembranças alusivas ao primeiro CPSC, tendo o almirante CEMA desejado aos futuros sargentos-chefes da Armada as maiores felicidades no desempenho das suas novas funções.

COMEMORAÇÃO DO DIA DA MARINHA

Na semana de 3 a 9 de Julho passado, efectuaram-se nos diversos portos do continente e ilhas, várias cerimónias militares, culturais e desportivas, para comemorar o Dia da Marinha.

O acto principal decorreu no dia 8, junto do Mosteiro dos Jerónimos, em Lisboa, de onde há precisamente 481 anos a armada de Vasco da Gama partiu para a Índia. A cerimónia militar foi presidida pelo chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, em representação do Presidente da República, general Ramalho Eanes. Do programa fez parte a imposição de condecorações a militares e civis. Assistiram ao acto altas entidades dos três ramos das Forças Armadas, conselheiros da Revolução e adidos militares de embaixadas estrangeiras.

Ainda na capital, o Dia da Marinha foi assinalado com outras manifestações, designadamente uma missa na Igreja da Memória, em Belém, por intenção do pessoal da Marinha falecido, abertura de uma exposição itinerante sobre a Marinha, sessões no Planetário Calouste Gulbenkian, um concurso de radioamadorismo,

Aspecto da exposição itinerante sobre a Armada.

concertos da banda da Armada, exposição ao público de unidades navais e abertura do Museu de Marinha e do Aquário Vasco da Gama.
Nos dias 4 e 5, realizaram-se provas desportivas. No Tejo, a travessia a nado da bacia do Alfeite; em terra, a estafeta inter-margens, entre Lisboa e o Alfeite.
No dia 7, foi inaugurada, no Museu de Marinha, a exposição "A oceanografia em Portugal e o rei D. Carlos", enquanto no Planetário Gulbenkian era feita a ante-estreia da sessão intitulada "Ontem e hoje".
Para encerramento das comemorações, no dia 9, foram disputadas, no Tejo, várias competições náuticas, tendo havido um convívio desportivo da juventude nas instalações do CEFA, no Alfeite, e uma sessão na Messe de Cascais para distribuição dos prémios aos vencedores das provas desportivas.

●

No Porto, no dia 8, a bordo do navio-patrulha "Cacine" procedeu-se à entrega de medalhas do Instituto de Socorros a Náufragos, para galardoar cidadãos distinguidos em salvamentos de vidas no mar, à qual assistiram, além de outras entidades, os comandantes da Região Militar do Norte e da Zona Marítima do Norte, o governador civil do Distrito, o presidente da Câmara Municipal do Porto e os comandantes locais da G.N.R., P.S.P e Guarda Fiscal.

●

Em Ponta Delgada, realizou-se igualmente significativa cerimónia junto do monumento aos marinheiros portugueses mortos na I Guerra Mundial, presidida pelo comandante naval dos Açores e a que assistiram, entre outras entidades, o comandante-chefe das Forças Armadas do arquipélago, o presidente do Governo Regional, o comandante da zona Aérea, o comandante das instalações norte-americanas da Terceira e o cônsul dos Estados Unidos nos Açores.
Durante a cerimónia, a corveta "Augusto Castilho" salvou com 21 tiros.
As entidades referidas foi oferecida uma recepção a bordo da corveta "Jacinto Cândido".

Aspecto da cerimónia em memória dos que pereceram no mar, ocorrida na Madeira.

No porto do Funchal, as cerimónias incluiram uma missa no alto mar, pelo bispo do Funchal, a bordo do navio-patrulha "Zambeze", após o que foi lançado ao mar um ramo de flores em memória dos que nele pereceram.
As celebrações incluiram também a condecoração, pelo comandante da Defesa Marítima da Madeira, de 69 pessoas que se haviam distinguido por salvamentos ou colaboração prestada quando da queda, no ano passado, de um avião suíço.
O Clube Naval do Funchal também colaborou nas festividades, organizando a exposição "Funchal — 500 anos de porto" e na efectivação de uma prova de vela.

O CEMA NO REINO UNIDO

A convite do primeiro lord do Almirantado do Reino Unido, o chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, deslocou-se à Grã-Bretanha, em visita oficial, onde permaneceu de 16 a 22 de Julho findo.

Durante a sua permanência naquele país, o almirante CEMA teve ocasião de visitar vários comandos navais e escolas de marinha e de fuzileiros, algumas delas frequentadas por alunos portugueses.

Em Londres, teve oportunidade de constatar o interesse revelado por entidades da Marinha Real quanto ao programa de construção de novas fragatas para a nossa Armada, o que constitui uma "condição muito importante para a resolução das dificuldades que temos de vencer no seio da NATO", conforme o almirante Souto Cruz haveria de afirmar aos órgãos da Comunicação Social, após a sua chegada a Lisboa.
O problema da fiscalização da nossa zona económica exclusiva foi também objecto de conversações do maior interesse, dada a experiência já adquirida pela Grã-Bretanha neste domínio.

FESTA NO COLISEU DOS RECREIOS

O Clube Militar Naval e o Clube do Sargento da Armada promoveram, no Coliseu dos Recreios, em Lisboa, no dia 9 de Julho findo, um espectáculo de variedades, destinado a todo o pessoal da Armada e familiares.

Participaram no espectáculo diversos artistas, profissionais e amadores, de teatro, circo, rádio e TV, o rancho folclórico do Vale de Santarém e uma orquestra composta por associados do C.S.A., integrada de três elementos da orquestra da Radiodifusão Portuguesa, dirigida pelo sargento-ajudante músico Cunha Caineta.

De registar e agradecer, a colaboração desinteressada dos artistas e rancho actuantes e de Américo Covões, pelas facilidades dispensadas na cedência do Coliseu dos Recreios.

SESSÕES NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

O dr. Hamo Sassoon faz a sua conferência.

Nos dias 11 e 25 de Julho passado, realizaram-se no Museu de Marinha, em Belém, duas sessões plenárias do Centro de Estudos de Marinha, durante as quais, além de serem tratados outros assuntos, foram feitas duas comunicações.

Na primeira sessão, o dr. Hamo Sassoon, conservador do Forte de Jesus, em Mombaça, tratou o tema "Trabalhos de arqueologia submarina num navio português afundado no porto de Mombaça". O orador descreveria a passagem dos portugueses pelo Quénia, designadamente no porto de Mombaça, onde construiram, em 1593, o Forte de Jesus — um dos "monumentos portugueses mais belos em África" — junto do qual se afundaria, em 1697, a fragata portuguesa "Santo António de Tanna". Em 1963, haveriam de ser localizados os destroços do navio, tendo sido iniciados, em 1967, os trabalhos de recuperação de mais de um milhar de peças, os quais prosseguirão em 1979 e 1980. Nestes trabalhos tem colaborado pessoal da nossa Armada, decorrendo os mesmos com o apoio financeiro da Fundação Calouste Gulbenkian, facto anteriormente relatado nesta Revista.

Na segunda sessão o vice-almirante Tengarrinha Pires, membro efectivo

O v/alm. Tengarrinha Pires profere a sua comunicação.

do Centro, abordaria o assunto "As caravelas dos Descobrimentos". O orador falou sobre os navios usados no Atlântico e que dobraram o cabo Bojador, historiando seguidamente o aparecimento das caravelas dos Descobrimentos, como consequência da necessidade de reconhecer novas terras.

O conferencista, apoiando-se na comparação de desenhos do "Livro de Traças de Carpintaria" de Manuel Fernandes, referiu a similitude entre a caravela do fim do século XVI e a do galeão e outras embarcações da mesma época, similitude que, muito provavelmente, se estenderia à caravela dos Descobrimentos.

O NOSSO 7.º ANIVERSÁRIO

No dia 13 de Julho passado, na Messe de Cascais, realizou-se um almoço comemorativo do 7.º aniversário da "Revista da Armada".

Presidiu o chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, que estava acompanhado de sua esposa, e estiveram presentes o director da Revista e esposa, alguns membros do Corpo Redactorial, o director da Biblioteca Central da Marinha, contra-almirante AN Diogo Afonso, o chefe do Gabinete do CEMA, capitão-de-mar-e-guerra Gonçalves Ramos e esposa, os capitães-tenentes Dias Figueiredo e Bandeira Enes, a poetisa Helena Bonjour e todo o pessoal em serviço na Revista.

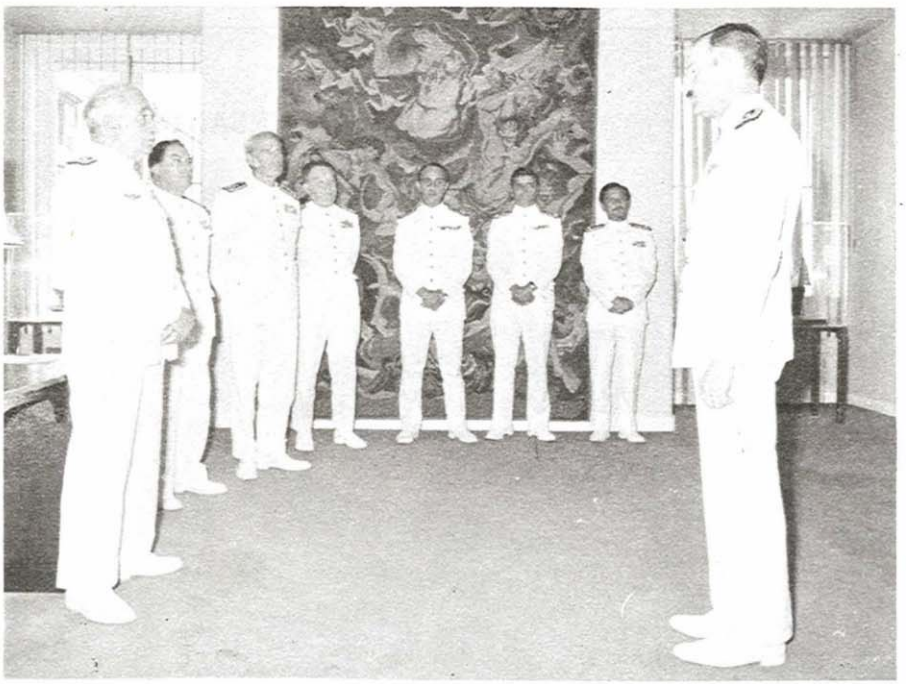
Aos brindes, o director da Revista agradeceu a presença do almirante

CEMA, pela terceira vez nestas comemorações, que bem demonstra a simpatia que a Revista lhe merece. Agradeceu também a presença dos restantes convidados, bebendo à saúde de todos.

O almirante Souto Cruz agradeceu, destacando o relevante papel que a Revista vem desempenhando, como elo de ligação entre todos os que tiveram a honra de servir a Armada, em qualquer dos escalões da hierarquia. Terminou bebendo para que ela seja cada vez melhor, afirmando ter o seu total apoio.

NOVO COMANDANTE NAVAL DOS AÇORES

No seu gabinete, o chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, empossou, no dia 24 de Julho findo, o contra-almirante Gabor Patkoczy no cargo de comandante naval dos Açores, lugar para que havia sido nomeado em substituição do contra-almirante Adriano de Carvalho. Assistiram ao acto, os vice-almirantes Dias Martins, Silva Horta, Garcez de Lencastre, Bustorff Guerra e o contra-almirante Garrido Borges, respectivamente superintendente dos Serviços do Material, vice-chefe do EMA, adjunto do CEMA, superintendente dos Serviços do Pessoal e director do Serviço do Pessoal, além do oficial substituído.



JURAMENTO DE BANDEIRA E IMPOSIÇÃO DE BOINAS A NOVOS FUZILEIROS

Na Escola de Fuzileiros, em Vale de Zebro, no dia 28 de Julho último, realizaram-se as cerimónias do juramento de bandeira de 23 cadetes da Reserva Naval e de 200 recrutas da 2.ª incorporação de 1978, que haviam terminado o Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval (CFORN/FZ) e da Instrução Militar Básica (IMB), respectivamente, e da imposição de boinas a 133 alunos que terminaram a Instrução Técnica Básica (ITB).

Presidiu o chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz, que estava acompanhado de outros oficiais generais da Armada, comandantes de unidades da Marinha e de representações do Exército e da Força Aérea. Presentes também adidos navais das embaixadas acreditadas em Lisboa, além de muitos familiares dos militares que terminaram os referidos cursos.

No decorrer das cerimónias, o almirante CEMA dirigiu uma alocução aos cerca de 360 alunos, dizendo, a certo passo, que "vencidas as dificuldades temporárias que todos vivemos em período não muito afastado, os fuzileiros souberam superar todos os problemas e recuperar valores éticos que tradicionalmente têm sido sempre seu timbre".

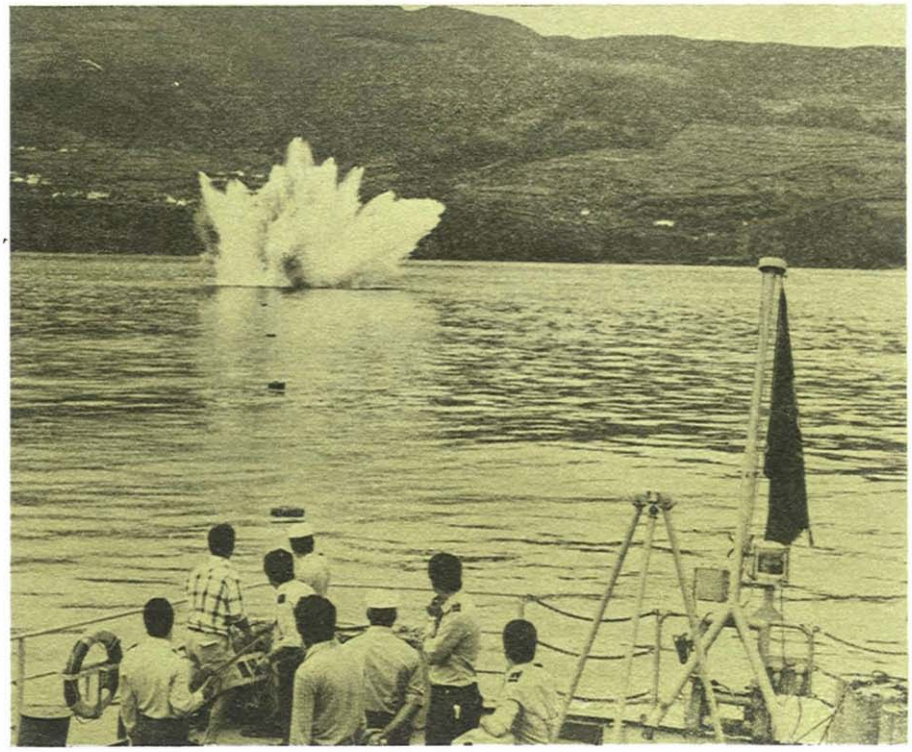
Antes porém, tinha sido feita a leitura dos Deveres Militares a da Fórmula de Juramento, após o que o capitão-tenente FZ Almeida Viegas, director de Instrução da Escola, fez a exortação, seguindo-se a entrega de prémios escolares a alunos dos Curso Técnico Complementar (CTC) e IMB e uma homenagem aos fuzileiros mortos em campanha, terminando as cerimónias com o desfile das forças em parada e demonstrações militares e de destreza física.

APOIO DA ARMADA NOS ESTUDOS SISMOTÉCNICOS NOS AÇORES

No âmbito da cooperação com entidades e organismos civis nos Açores, a Armada, através do Comando Naval e unidades atribuídas, prestou colaboração ao Instituto de Geociências dos Açores, na efectivação de estudos sismotécnicos.

A foto documenta o momento em que de bordo da corveta "Augusto Castilho", ao largo da ilha Terceira, se procedia ao rebentamento de uma carga submarina.

O efeito da onda de choque, originada pelo rebentamento submarino, é analisado e lido em instrumentos apropriados, colocados em terra em pontos previamente determinados. Desta análise e leitura, resulta um melhor conhecimento no campo da previsão sismográfica.



(Colaboração do Comando Naval dos Açores).

OPERAÇÃO "ALCHIMIST EMDEN"

Sob a responsabilidade do vice-almirante Garcez de Lencastre, adjunto do CEMA, e coordenação dos director-geral, interino, dos Serviços de Fomento Marítimo e chefe do Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos, capitão-de-mar-e-guerra Sousa Machado e capitão-tenente EMQ Lopes Laranjeira, respectivamente, a Marinha concluiu em Julho passado, com assinalável êxito, a transfega, através de camions cisternas para tanques situados na região de Lisboa, de 1600 toneladas de produtos químicos altamente voláteis, tóxicos e poluentes, de bordo do navio cipriota "Alchimist Emden", encalhado desde 15 de Fevereiro último, em Cambelas, a Norte da Ponta Lamparoeira.

Dada a complexidade e a eficiência com que foi executada a operação, a "Revista da Armada" publicará, em número próximo, uma desenvolvida *Conversa entre marinheiros...* relativa ao assunto.

A RECIFADA

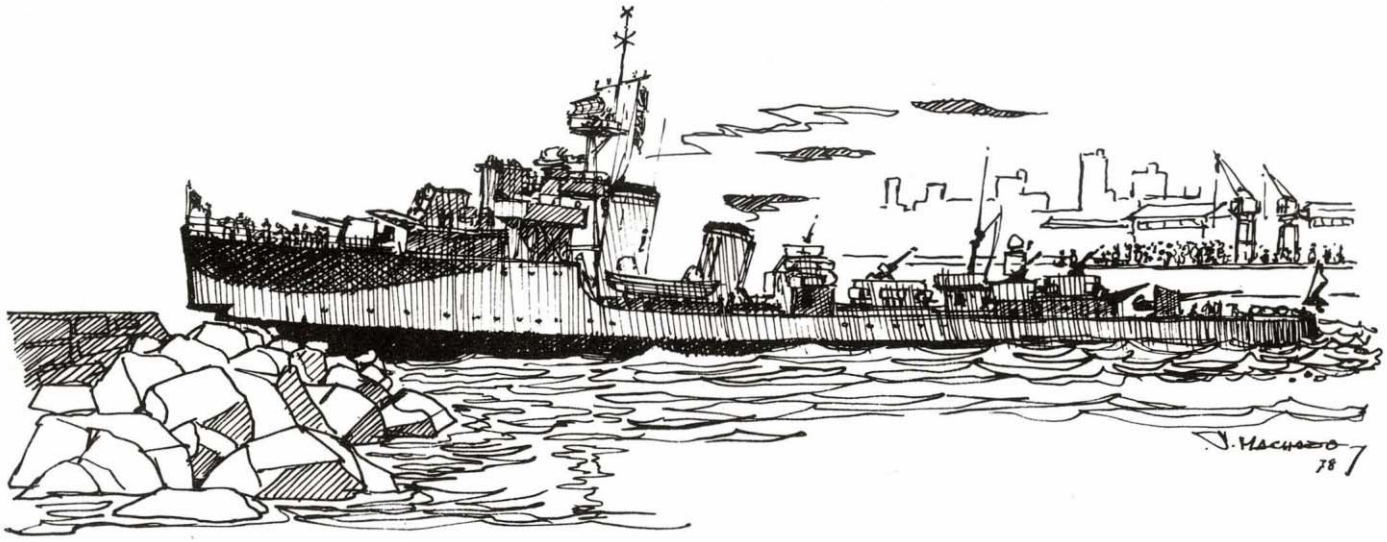
Aquele "27" era realmente um caso perdido.

Grumete sinaleiro ainda mal saído dos brejos transmontanos, não distinguia uma bandeira dum lençol, e olhava para um sinal luminoso com a mesma beatitude e compreensão como se atentasse num escrito em caracteres hebraicos. Da ponte passou à cifra e da cifra às publicações. De mal a pior. Acabou no castelo com o simples encargo de sinaleiro do jaque, a acumular com o de rancheiro permanente, função em que era realmente bom. Mas içar o jaque na altura oportuna, era operação que exigia um mínimo de inteligência que a massa encefálica tenuamente acinzentada daquele primata não chegava a comportar. O imediato é que não estava pelos ajustes. Primeiro ensinou, repetiu. Depois passou à descasca e desta à ameaça. O comandante acabou por aborrecer-se também. Tudo em pura perda. Mas, quando o comandante-chefe o ameaçou com o peso do RDM, então o "27" convenceu-se que o caso estava mesmo feio. Não que soubesse o que era o RDM, mas devia ser coisa mesmo má. E assim, jurou fazer o seu melhor, não fosse passar a comissão no Brasil "engavetado" a bordo.

Aconteceu porém, dar-se no porto imediato — o Recife — aquele episódio dramático que, entre os oficiais, ficou conhecido pela Recifada.

A atracação exigia virar o navio naquele porto estreito, ademais sob forte ventania. Máquinas a ré a toda a força, máquinas a vante a toda a força, que só em força um "destroyer" parado consegue governar. Encurtando razões: o velho navio, pulsando sob a enorme potência de duas caldeiras acesas, embalou, venceu as escassas dezenas de metros que lhe restavam à proa e acometeu o cais com uma "nobreza" que só gado de raça da melhor ganadaria demonstra à saída do curro. Aconteceu, mas não parou. Galgou-o. E, só depois se quedou, quilha pousada na cais, a popa emersa a razar a água. Ficava grotesco naquela posição, lembrando uma foca com a cabeça apoiada na borda da piscina, aguardando, pesadamente, a oferta dum peixinho.

Começaram de juntar-se curiosos, numa multidão multirracial e barulhenta, não houvesse aquela boa terra sido fundada por portugueses. Do castelo olhava-se para a ponte, como sempre acontece nas rascadas. Da ponte olhava-se para a proa, como que na esperança de ver o cais afastar-se para longe. Só o "27" não compartilhava de tão penoso drama que a todos afligia. Para ele, o raio do jaque já o moía de sobejo. E agora?



Nem fundeados, nem atracados. A navegar, também não.

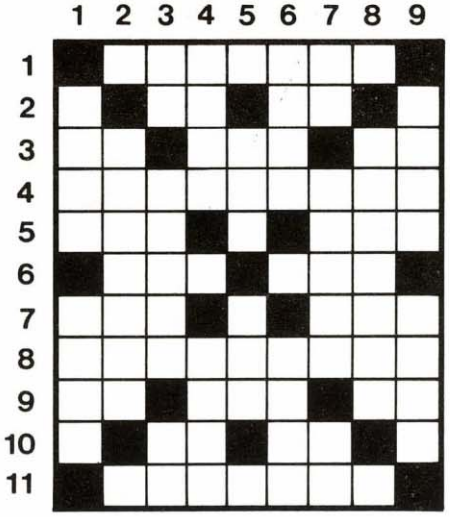
Que fazer? Com o terror do RDM estampado na cara, deitou um olhar suplicante ao imediato que estava na ponte com o comandante, o braço apontado na sua direcção, a acusá-lo, de certeza!

E no meio dum silêncio pesado como chumbo que nem as moscas ousavam perturbar, ouviu-se na ponte a voz chorosa do "27" dizer:

— Ó senhor imediato, iço ou quê?

Alberto Pereira de Miranda
Cap.-m.-g.

PALAVRAS CRUZADAS



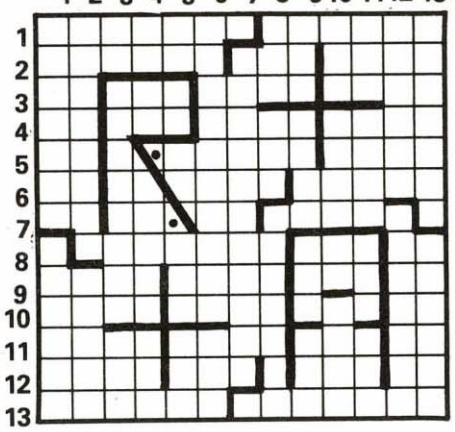
HORIZONTAIS: 1—Navio de guerra. 2—Apelido; nota musical. 3—Proposição; nota musical (pl.); átomo (abrev.). 4—Encarregado do paiol. 5—Divisão de tempo; Marinha de Guerra Portuguesa. 6—Fruta do conde; árvore venenosa da Malásia. 7—Nome feminino; iça. 8—Ciladas. 9—Artigo (pl.); ena; nota musical. 10—Cobalto (s.q.); basta. 11—Ossículo do ouvido.

VERTICAIS: 1—Videira; altares. 2—Pulseiras (afric.). 3—Artigo (pl.); nona letra do alfabeto grego (pl.); aqui. 4—Antiga embarcação indiana; texto. 5—Renque; regra. 6—Nome de letra; embarcação de recreio. 7—Tua pessoa; só; outra coisa. 8—Golinhas. 9—Pare (ingl.); parte do Mundo.

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

CRUZADA INGLESA



HORIZONTAIS: 1—Barco pequeno (mad.); comandante de pequena embarcação. 2—Não mencionado; felicidade; rezar. 3—Escarnece; fachada lateral de edifício; pequena enseada entre rochedos; antigo instrumento musical de cordas. 4—Contempla; quadrúpede doméstico, carnívoro; vaga; triturar. 5—Forma arcaica de *O;* nome próprio femenino (pl.); irritai. 6—Planta liliácea da China; sétima nota da escala musical; corroas; filamento de coco, de que se fazem cordas. 7—Palavra havaiana que designa lavas ásperas e escoriáceas; porco (gir.); grama (abrev.); adicionar. 8—Barco chato, em uso no Vouga, para transportar sal; espaço de doze meses; estás. 9—Secura; base; pedra de amolar (pl.); som imitativo da voz da cabra. 10—Viço das plantas (pl.); tosto; discurses; aspecto. 11—Composição em verso para ser cantada (pl.); ramagem; espaço de trinta dias; parte do navio que fica entre a popa e o mastro. 12—Elemento que entra na composição de palavras, significando *música;* eiró; patrão; grito de dor e às vezes de alegria. 13—Aromatizai; sapal ou terreno encharcado à beira mar.

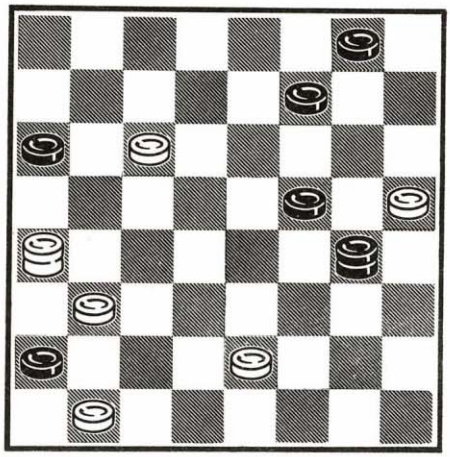
VERTICAIS: 1—Navio de guerra, de três mastros e menor que a fragata; pele ou sola que se põe nos remos para que não se desgastem muito. 2—Ausência de espinal medula (pl.); espécie de ganso ou pato do Norte, cujas penas são aproveitadas para enchimento de edredões. 3—Prefixo latino que entra na composição de palavras, para designar a ideia de *dois;* embarcação que acompanha e auxilia os galeões de pesca; gavinha. 4—Reis (abrev.); pêlo encrespado ou crespo de certos animais; embarcação estreita, leve e rápida, que desloca pouca água (pl.); timbre. 5—Vogal (pl.); prep. *A* e art. *O* contraídos; viração; período; espécie de albufeira. 6—Obstetrícia (pl.); nome próprio masculino. 7—Ociosidade. 8—Doçura (fig.); ofereces; sazonara. 9—Ave pernalta corredora da Austrália; aversão; estimo; abismo. 10—Astro que é o centro do nosso sistema planetário; gritam; laço apertado; redimi. 11—Elemento de composição com a significação de *três;* língua vernácula indiana; qualquer glícido simples que não se hidrolisa; isolados. 12—Tornar raro; moveram os remos. 13—Tesouro público (pl.); aparelho acústico usado em veículos e navios.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES

DAMAS

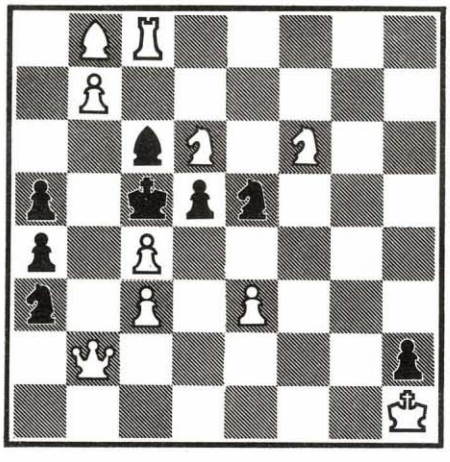
(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e ganham

XADREZ

(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e dão mate em dois lances.

CONCURSO N.º 84 *Sorteio de um prémio entre as respostas certas.*

T E R R I N O I R U C R E M
M A V A E O S A D R N O S A
E R E N P I T E R A M O R T
T T N O A T E R R A O E R U
R E U V E N I A D U R I A R
A L S A J L S A T U R N O N
M A T C U R O M O I B T N L
J V O S P E S O N A R U J N
A S C R I T A S T E R B U O
O S L A T R A V M D S I S S
O O G U E R T O A T U L P O
I A O M R O A L V S E R E M
S S N E P T U N O S C A R A
P L A N E D O D A S D E U T

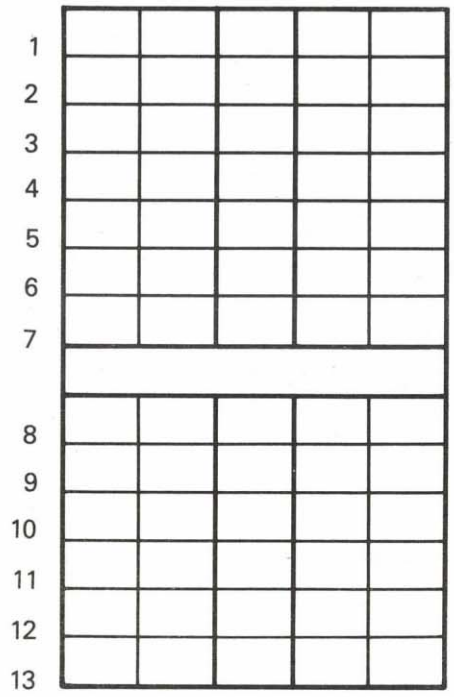
No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes de nove planetas do nosso sistema solar. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente.

Alguns dos nomes estão escritos de forma invertida.

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

PILHA DE PALAVRAS



1—Safa. 2—Até agora. 3—Inventor. 4—Atasca. 5—Escudo. 6—Silva. 7—Inunda. 8—Carrasco. 9—Parte. 10—Prelecções. 11—Alvura. 12—Com estatura inferior ao comum (pl.). 13—Além.

Depois de resolvido este passatempo em que todas as palavras começam pela letra A, o leitor encontrará, na coluna central, o nome de um navegador português do século XVI, que ficou conhecido pelo "Apóstolo das Molucas".

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Mandacaru. 2—Em; asa; ma. 3—Mar; pai. 4—Ali; rop. 5—Neuma; omega. 6—Tá; ar. 7—Erica; prosa. 8—Tov; aal. 9—Uro; nua. 10—Si; cia; az. 11—Metabiras.
VERTICAIS: 1—Erantemos. 2—MM; ear; im. 3—Mau; itu. 4—Alm; cor. 5—Daria; avoca. 6—As; ib. 7—Capro; panai. 8—Aom; RAU. 9—Ipe; ola. 10—Um; gas; as. 11—Alcaraviz.

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do n.º anterior)

1—Calor. 2—Ciosa. 3—Copla. 4—Coevo. 5—Casas. 6—Côdea. 7—Chefe. 8—Camas. 9—Crema. 10—Canoa. 11—Cadoz. 12—Choro. 13—Canto. 14—Caçar. 15—Cravo. **(Lopes de Mendonça).**

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	**Pretas**
1. 7-11	3-16-27
2. 11-14	22-12
3. 8-22-31 e ganham.	

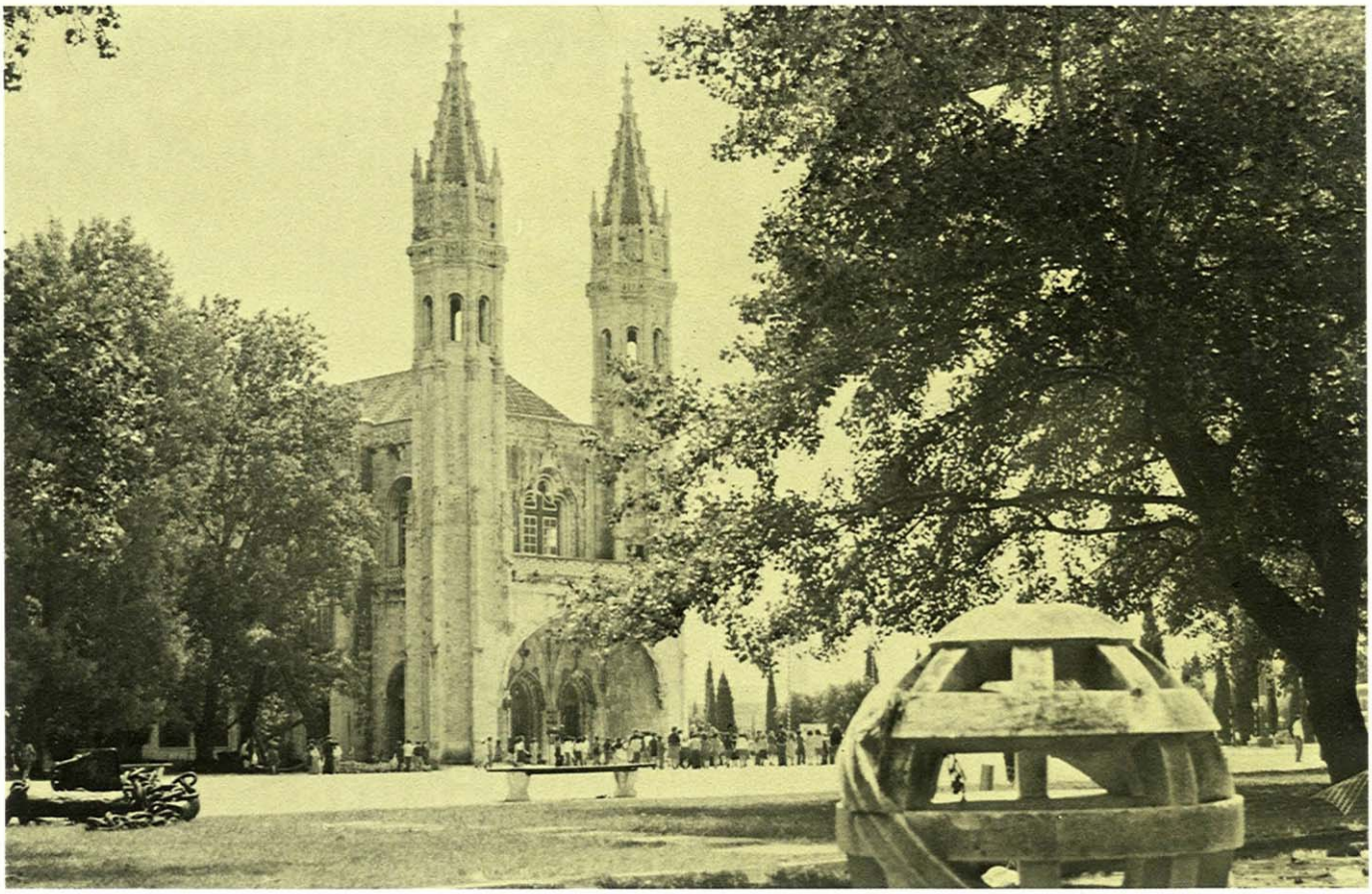
SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 83

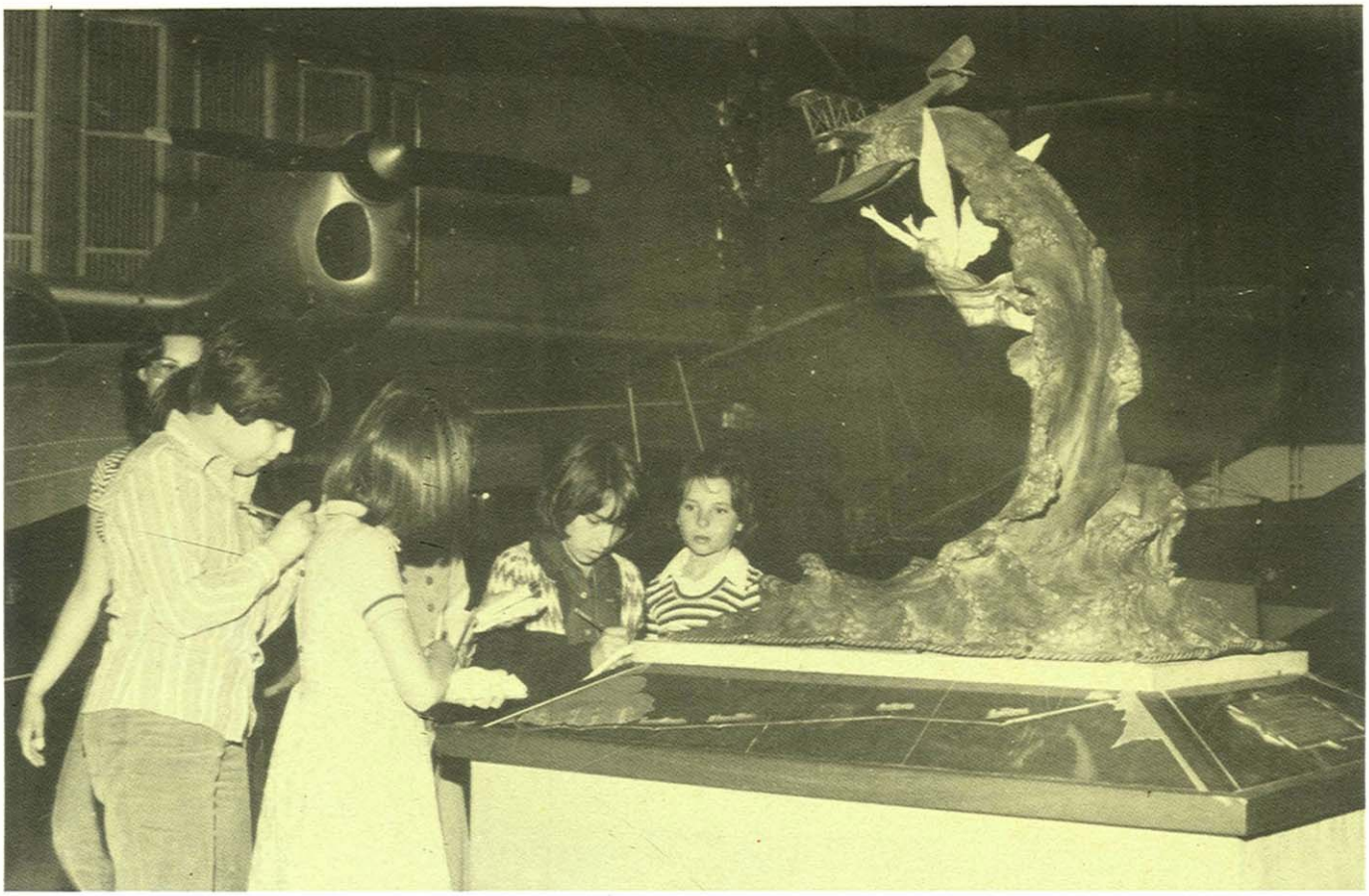
Guarda, Portalegre, Leiria, Faro, Funchal, Beja, Coimbra, Aveiro, Bragança, Lisboa, Évora, Santarém, Porto.

VENCEDOR: Ten. da Força Aérea Manuel P. Silva. D.G.M.F.A. — Alverca do Ribatejo.

A criança e o Museu de Marinha

(Fotos de Reinaldo de Carvalho)





No Dia da Criança do ano corrente, muitas centenas de crianças visitaram o Museu de Marinha (na foto de cima, muitas aguardam a entrada), tendo percorrido com muito interesse as suas salas (foto de baixo).

Mergulhadores da Armada e helicópteros da Força Aérea

uma colaboração valiosa e indispensável

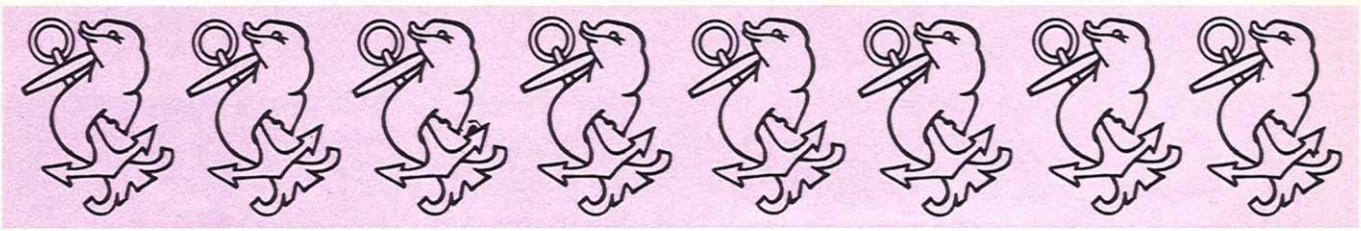
Aspectos de um treino na bacia do Alfeite. *(Fotos da Escola de Mergulhadores)*

N.º 85 / OUTUBRO 1978 / ANO VIII

revista da ARMADA

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
P. Madeira	**O que é o Serviço Mecanográfico da Armada (SMA)**	4
Vários	**Voz da Abita / Cartas ao Director**	8
S. B.	**Histórias de Marinheiros** *4 — Via Láctea*	10
P. Machado	**Apontamento**	11
A. Cotovio	**Poema**	11
O. Lemos	**A jangada da "Medusa"**	12
M. Horta	**Notícias Pessoais**	13
M. Salema	**A guerra russo-japonesa de 1904-1905**	14
M. Horta	**A primeira viagem de circum-navegação da Armada portuguesa**	18
H. Fonseca	**Náufragos da Costa do Índico**	21
P. Machado	**Desporto**	22
G. Brandão	**Filatelia**	23
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	24
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	25
Vários	**Curiosidades**	26
Vários	**Reportagem**	28
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro
do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 85/OUTUBRO 1978/ANO VIII

Preço de venda avulso 10$00

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Cabo Verde, Guiné-Bissau, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Timor e Espanha 100$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 185$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

MARINHEIROS, FUZILEIROS, NAVIO E ARMAS, MAR E PRAIA — Pausa depois da acção.
(Foto de A. Fernandes, fotóg. do QPCM).

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.
Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Lisboa faz este mês 831 anos como terra portuguesa

Falar de Lisboa no espaço destinado a uma "Nota de Abertura" é habilidade bem maior do que *meter o Rossio na Betesga.*

Lisboa que ocupava uns escassos dezasseis hectares de terreno quando foi tomada aos mouros, em Outubro de 1147, e hoje anda pelos dez mil; Lisboa donde partiram as naus e caravelas à descoberta do Mundo; Lisboa dos marinheiros e do fado; Lisboa mártir e Lisboa heróica... que posso eu dizer de ti que não tenha sido dito ainda?

Direi apenas, com a certeza da minha própria experiência, que ninguém te quer mais que nós, os marinheiros; nós que sonhamos contigo embalados pelas ondas do mar; nós para quem és o melhor e mais seguro porto de abrigo, aquele onde fundeámos a vida com as fortes amarras do coração...

É significativo e vem de longe, talvez das Descobertas, aquela história da resposta de qualquer marujo a quem, longe de ti, perguntavam o que mais gostaria de estar a ver: *o galo da Ajuda...(1).*

—

(1) Ver o galo da Ajuda, na nossa gíria naval, significa ter entrado a barra do Tejo, num navio, e ter à vista o catavento (um galo) da Torre da Patriarcal, junto do Palácio da Ajuda.

M. do Vale

C/alm.

O que é o Serviço Mecanográfico da Armada (SMA)

A INFORMÁTICA

Hoje, mais que nunca, o homem rotulado de civilizado não pode alhear-se dos problemas com que se debate a sociedade onde vive.

À medida que as sociedades vão evoluindo, a necessidade e complexidade das relações entre os homens vai aumentando em ritmo sempre crescente, cabendo, nessa altura, às ciências jurídico-sociais a tipificação das situações em que essas relações se verificam, prevendo-as normativamente, com vista a procurar para cada problema a mais fácil, justa e rápida solução.

Desta diversificação de problemas e necessidade de sistematização das resoluções adequadas, resulta a aparição das técnicas de aprovisionamento de meios, quer eles sejam de carácter humano, material ou simplesmente informativos.

É sabido que, muitas vezes, a evolução das ciências e a sua concretização na técnica estão, de certa maneira, dependentes da resolução de problemas já concretizados mas de solução tradicionalmente morosa e sujeita a probabilidades elevadas de erro.

É também de todos suficientemente conhecida a evolução dos meios que a inteligência do homem criou para simplificação das operações de cálculo e tratamento da informação, desde o remoto ábaco dos chineses até ao computador dos nossos dias.

E, neste campo, já entraram em rotina as notícias que quase todos os dias aparecem nos jornais, relativas quer à inauguração do centro de informática deste ou daquele ministério, desta ou daquela grande empresa, da realização de congressos da especialidade, da inauguração, com pompa, de um serviço de "time-sharing", do anúncio de um novo sistema, etc.

É um fenómeno de ordem geral, é um facto de todos os dias.

Será pois natural que a muitos se ponha a pergunta, bem pertinente: — e na Marinha?

Pois bem, na Marinha:

— Todos conhecem o Serviço Mecanográfico da Armada (SMA) ou sabem pelo menos da sua existência. Todos, ou quase todos, terão emitido opiniões e comentários sobre ele, mas poucos saberão o que é, quais as tarefas que realmente executa e quais as suas possibilidades.

Ora, é para conhecimento daqueles que nisso possam estar interessados, que se publicam as linhas que se seguem.

Não se pode, no entanto, deixar de passar a oportunidade de esclarecer que, embora apelidado de "Mecanográfico", no SMA não se faz, nem nunca se fez, mecanografia, e isto para que aqueles que estejam mais ou menos dentro do campo do tratamento automático da informação, e pouco esclarecidos acerca das actividades do SMA, não o depreciem apenas por limitarem o seu julgamento à análise sumária de um nome que não corresponde à realidade.

Em boa verdade, no SMA sempre se fez imformática. A sua actividade no tratamento de dados sempre se apoiou nas técnicas electrónicas dos computadores da 3.ª geração, com sistemas de exploração bastante evoluidos, nada tendo de comum com as técnicas do processamento mecânico, essas sim, do âmbito da mecanografia, predecessora da informática.

Qual a razão desta aparente anomalia? Desconhece-se, mas crê-se que brevemente será remediada.

AS APLICAÇÕES EM CURSO

IMA-1

Trata-se do processamento automático das contas de abastecimento (dotações, extra-dotações, taras, contra-reembolso, consignação, gasolina e fornecimentos) da Direcção de Abastecimento (DA) e já hoje todos estão familiarizados com o balancete produzido pelo computador indicando a cada organismo o estado da conta corrente das suas dotações na DA.

É uma aplicação que interessa a todas as unidades e serviços com dotações naquele organismo abastecedor e está a ser explorada normalmente, sujeita aos necessários reajustamentos e actualização, aliás como todas as outras aplicações.

Prevê-se a sua profunda remodelação no decorrer de 1978, de modo a ser adaptada ao projecto do esquema do teleprocessamento do material, passando a funcionar intimamente relacionada com a IMA-4. A partir dessa altura, nenhuma aquisição à DA será satisfeita se o requisitante não tiver dotação que cubra o valor da requisição, da mesma forma que um banco não paga um cheque sem se assegurar previamente da respectiva cobertura.

Máquinas de registos de dados em "Disquette".

Unidade de discos magnéticos e unidade central de processamento.

IMA-2

Trata da inventariação e contabilização automática do material movimentado entre os organismos abastecedores centrais (OAC's) e os depósitos dos Comandos Territoriais (DCT's).
Ultimamente, é aplicado apenas na gestão do Depósito dos Açores e em relação a material da DA, mas o modo como está concebida poderá torná-la útil, e é facilmente adaptável, à gestão de qualquer tipo de depósito como, por exemplo, o dos projectados pontos de apoio de abastecimento.

IMA-3

Trata dos vencimentos; os vencimentos que tantos comentários injustos custam à "mecanografia". Mas não nos desviemos da realidade, e essa é que, em Janeiro de 1978, o número de funcionários, militares, civis e militarizados a quem estão a ser processados automaticamente os abonos e descontos é de 18 217, crê-se que a quase totalidade do pessoal que serve a Marinha.

IMA-4

Constitui, pela utilidade e variedade dos elementos de informação que faculta, um valiosíssimo auxiliar na gestão do material por parte dos Organismos Abastecedores Centrais (OAC's) e é actualmente aplicada à DA e ao Depósito da antiga Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações (DSEC) estando em pleno processamento o tratamento diário, quinzenal, mensal, trimestral e anual dos movimentos do material constante dos ficheiros magnéticos, com a consequente actualização permanente de ficheiros, e missão de facturas, títulos de crédito, catálogos dos depósitos, etc. Esta aplicação, pelo que se tem observado em diversos países da Europa, é das mais avançadas e bem concebidas de que se tem conhecimento no campo da gestão de "stocks". Lamentavelmente não se tem sabido, ou podido, tirar dela o rendimento que pode proporcionar.

IMA-5

Trata da elaboração em computador, em colaboração com a Direcção do Serviço de Construções (navios) e Direcção das Infra-Estruturas Navais (unidades em terra), das tabelas de armamento das unidades e serviços e emissão das respectivas fichas-inventário e fichas-conta, previstas no Regulamento do Abastecimento e Contabilidade do Material (RACM).

IMA-6

Elaborada em colaboração com o Serviço de Cifra do Estado Maior da Armada (EMA), trata da automatização da inventariação, distribuição e "contrôle" do material criptográfico, a partir dos mapas de alterações ao ficheiro do material cripto e dos mapas de distribuição das publicações.
Não obstante o volume da informação tratada, é uma das aplicações mecanográficas cujo processamento não tem levantado quaisquer problemas devido ao rigor posto na informação que serviu de base à sua elaboração.

IMA-7

Diz respeito à estatística sanitária da Armada e está já em fase activa de tratamento em colaboração com a Direcção do Serviço de Saúde Naval (DSSN).
Definida a forma mecanográfica da ficha sanitária, está em curso o trabalho de registo em fichas, de todos os elementos estatísticos que as diversas unidades e serviços remetem à DSSN.
Da perfuração destas fichas resulta o arquivo magnético dos assentos sanitários, donde se obtêm inúmeros mapas estatísticos que formam, no seu conjunto, a estatística sanitária da Armada.

IMA-8

Trata da gestão do pessoal. Foi planeada para entrar em execução em Julho de 1968, depois de um estudo prévio com a colaboração de especialistas da Companhia IBM. Apesar disso, só em Outubro de 1970 se concretizou a primeira diligência no sentido de se entrar no campo prático do problema da mecanização da gestão do pessoal.
Assim, e uma vez que foi aprovado superiormente o "Número Individual de Identificação" (NII) ultimam-se os

Um aspecto do Centro de Tratamento.

preparativos para a automatização do recrutamento, completa-se o ficheiro do pessoal que serve a Armada (militares, civis e militarizados) com elementos que já permitiram elaborar e controlar o bilhete de identidade, bem como todo e qualquer outro cartão, individual ou relativo a familiares, que esteja em vigor ou que venha a ser criado. Igualmente, entrou recentemente em vigor na Armada o novo tipo de guia de marcha, de modo a haver um "contrôle" automático sobre o movimento do pessoal.
É uma aplicação que terá grande influência nos processos tradicionais da Armada e que, do ponto de vista técnico se reveste de enorme importância pelo impacto que tem sobre todas as restantes rotinas que se referem a pessoal: vencimentos (IMA-3), fardamentos (IMA-10), gasolina (IMA-19), Assistência na Doença aos Militares da Armada (IMA-22), etc.

IMA-9

Trata da liquidação automática de vencimentos ao pessoal assalariado da Fábrica Nacional de Cordoaria (FNC); encontra-se totalmente programada e pronta a ser rotinada a qualquer momento.

IMA-10

Estudada a pedido da DA e elaborada em estreita colaboração com aquela Direcção, tem como objectivo mecanizar a escrituração das contas correntes do pessoal com direito a auxílio diário para fardamento.

IMA-11

Tinha inicialmente como objectivo a gestão das existências das matérias-primas, materiais diversos e produtos fabricados na FNC.
Posteriormente, o seu âmbito alargou-se, passando a englobar a facturação dos artigos fornecidos pela FNC contra-reembolso, elaborando, paralela e consequentemente, uma listagem do processamento das receitas a que aqueles movimentos dão origem.
Esta gestão dos "stocks", preparada para fornecer elementos de gestão relativamente a dois armazéns da FNC e para admitir para cada artigo duas unidades alternativas de fornecimento, tem duas periodicidades de execução: semanal e mensal.

IMA-12

Tem por objectivo o "contrôle" das existências de armamento nas unidades e serviços e ainda o "contrôle" da utilização de cada arma, aplicando-se a todo o armamento portátil e de artilharia utilizado simultaneamente pelas unidades de fuzileiros e unidades navais.
Os estudos preliminares para a execução desta aplicação foram iniciados em colaboração com a antiga Direcção do Serviço de Armas Navais (DSAN) e posteriormente interrompidos até completa definição dos objectivos daquela Direcção, não tendo ainda sido retomados.

IMA-13

Trata de trabalhos relacionados com a mecanização da informação estatística produzida pela Direcção-Geral da Marinha de Comércio, antiga Junta Nacional da Marinha Mercante.

IMA-14

Tem por objectivo a contabilização de todas as operações patrimoniais realizadas pela FNC.
Para o efeito, dispõe a FNC de um plano de contas com dez classes, sendo as nove primeiras digráficas e a décima unigráfica, dizendo respeito à óptica orçamental.

IMA-15

Censo Geral dos Marítimos. Estudada a partir de Outubro de 1973 a pedido da Comissão Nacional para o Estudo dos Problemas da Marinha de Comércio, não chegou a passar da fase da colheita de dados, para a qual foi posto em vigor um impresso especial destinado a controlar os movimentos do pessoal da Marinha Mercante.

IMA-16

Destinada a fazer o "contrôle" e movimentação das contas de crédito individuais nas Oficinas Gerais de Fardamento do Exército e nas Secções Comerciais da FNC, começou a ser estudada e pedido da Direcção de Abastecimento, a qual desistiu da sua execução por motivos relacionados com a reestruturação interna.

IMA-17

Efectua automaticamente a movimentação e "contrôle" de "stocks" dos sobressalentes do Serviço de Cifra do EMA.

IMA-18

Destinada a efectuar a gestão das contas correntes da tesouraria da DA com os fornecedores, vigorou durante cerca de um ano e meio. Nesta altura, o seu processamento encontra-se suspenso em virtude da actual organização da DA dela não necessitar.

IMA-19

Efectua o "contrôle" do fornecimento de gasolina a particulares e elabora a respectiva conta corrente.

IMA-20

Efectua a liquidação de pensões de invalidez e viuvez, bem como as restantes comparticipações pagas pelos Serviços Sociais das Forças Armadas (SSFA) aos seus beneficiários. Trata-se de uma rotina com bastante interesse, uma vez que o próprio computador além de preparar uma banda magnética com o valor das comparticipações pagas a cada indivíduo, a ser posteriormente processada pelo computador do Banco Espírito Santo & Comercial de Lisboa, elabora também os bilhetes postais e as ordens de pagamento que informam e credenciam os beneficiários no levantamento das respectivas importâncias dos balcões do citado banco, nos diferentes locais do país e ilhas adjacentes.

IMA-21

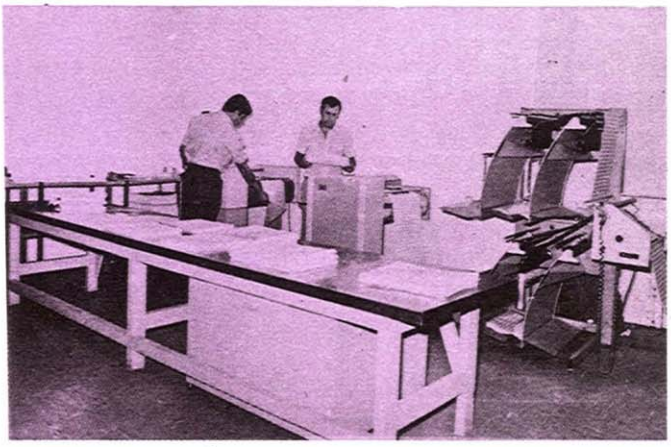
Também executada para os SSFA, não é mais que uma adaptação àquele organismo do IMA-3; efectua a liquidação automática dos vencimentos do pessoal daqueles Serviços.

IMA-22

Enquadrada no âmbito da gestão de pessoal, é uma aplicação realizada para a 5.ª Repartição da Direcção do Serviço do Pessoal e destina-se a controlar as despesas efectuadas pelos beneficiários da ADMA nos diversos tipos de assistência sanitária e medicamentosa por todo o país e ilhas adjacentes.
Por outro lado, possibilita ao tesoureiro da ADMA uma maior facilidade na prestação de contas sobre as despesas.

OUTROS TRABALHOS REALIZADOS NO SMA

As tarefas apontadas são as que se encontram neste momento rotinadas e cuja execução faz parte do planeamento normal de operação do SMA.
Porém, além das rotinas representadas por IMA's, muitos outros programas e rotinas são desenvolvidos para obtenção de informações pontuais, pelo que normalmente só servem uma vez, sendo depois de satisfeitos os objectivos para que foram criados, arquivados na biblioteca do Gabinete de Estudos. Estão neste caso, os demorados e complicados trabalhos de análise e programação levados a cabo para satisfazer os objectivos do MEIC na colocação de professores agregados e efectivos do ano lectivo de 1976/77.



Guilhotina e separadora.

Todos os trabalhos até agora referidos, são integralmente preparados no SMA, isto é, foram estudados, analisados, programados e são explorados e mantidos por técnicos do SMA; porém, o Serviço também executa no seu Centro de Tratamento, as rotinas e programas dos organismos de Marinha com análise e programação própria, e que desenvolvem os seus trabalhos específicos, recorrendo ao SMA apenas para a sua execução na máquina e para apoio técnico.

Dentro destes organismos, ocupa lugar de relevo o Arsenal do Alfeite, cuja ocupação do sistema ronda as quatro horas diárias. Inúmeras tarefas executa o Arsenal: "stocks", salários, mão-de-obra, facturação, etc.

O Instituto Hidrográfico mantém também uma actividade regular, estando-lhe reservado diariamente um tempo fixo de máquina que é ocupado com os trabalhos das Divisões de Marés e Oceanografia. As tabelas de marés em vigor no país, são preparadas no equipamento do SMA, mercê de programas elaborados por técnicos daquele Instituto.
O Centro de Investigação Operacional da Armada, a antiga Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações, e actualmente a Direcção do Serviço de Construções, são também utilizadores regulares do sistema do computador.

(Colaboração do cap.-ten. AN Renato Pinto Madeira)

Voz da Abita

Cartas ao Director

Do v/alm. Moura da Fonseca recebemos uma carta, que transcrevemos na íntegra:

Sem o intuito de estabelecer polémicas sobre a História de Portugal, para a qual nos confessamos, desde já, insuficientemente qualificados, mas tão somente por nos parecer não serem correctas e merecerem reparo, as conclusões para que apontam algumas das afirmações contidas na carta do comandante Saturnino Monteiro, transcrita no n.º 84 da "Revista da Armada", em comentário à Nota de Abertura *do n.º 82 da mesma revista, se leva à vossa consideração o merecimento da publicação desta carta e do que dela se infere relativamente ao assunto vertente.*

Naturalmente que a história de um povo ou de uma nação só tem uma versão autêntica. Todavia, interpretações e leituras diferentes, dos seus fundamentos e escritos, podem ser também legítimas. E é nesse contexto que situamos o comentário do comandante Saturnino Monteiro e entendemos pertinente a nossa discordância do que dele, de mais importante, se julga dever concluir.

De facto, não obstante a boa administração levada a efeito por quase todos os reis que governaram Portugal até aos Descobrimentos, esse período foi, antes de mais, um período de crescimento e de formação do país.

As suas fronteiras só se definiram, em 1297, pelo tratado de Alcanizes, já durante o reinado de D. Dinis (1279-1325), e a sua identificação política, adentro do equilíbrio peninsular, ainda o foi muito mais tarde, em 1411, quando iam decorridos dezanove anos depois da Batalha de Aljubarrota, acontecimento que consagrou a independência de Portugal e se vivia em pleno alvorecer das Descobertas.

Dizer-se assim que Portugal foi próspero ou rico antes da sua consolidação como país e nação e quando o seu povo procurava ainda espaço geográfico e político para sobreviver parece-nos, pelo menos, antecipação e muita boa vontade. Aliás, o reinado de D. Pedro I durou apenas dez anos, tempo demasiadamente curto para ser significativo; e, desde o tempo de D. Dinis, que existiam sérias dificuldades na economia do país e na agricultura, às quais, D. Fernando I (1367-1383) tentou pôr cobro, ainda que sem êxito, com a famosa lei das Sesmarias, espécie de reforma agrária, em 1375.

Os Descobrimentos, estimulados pela vocação migratória e marítima dos portugueses, vieram na sequência da supremacia dos transportes marítimos (os portos portugueses, desde o século XIII, que vinham sendo utilizados pela navegação nacional e estrangeira na ligação entre o Mediterrâneo e o Norte da Europa) e pretenderam compensar a desproporção entre a evolução demográfico e os recursos internos e, nomeadamente, a crescente necessidade de trigo e de ouro. A falta de cereais foi, desde sempre, uma constante na economia portuguesa.

A realização nas primeiras décadas do século XIV (antes de 1336), de uma viagem às Canárias, com vista à ocupação de novas terras, é sintoma do que, já nessa altura, se verificavam, em Portugal, condições semelhantes às que antecederam a sua expansão do século XV, isto é, de dificuldades alimentares.

Não foram, pois, tanto as especiarias e demais produtos do Oriente que levaram os portugueses a dar novos mundos ao Mundo, *mas antes, a sua vontade de superarem problemas de subsistência. Mais sucintamente: não foi a pimenta, mas sim o pão, a mola real das nossas Descobertas.*

Os navios portugueses não transportaram só especiarias e bugigangas do Oriente. Muito antes de lá chegarem e depois disso, também outros e variados produtos enchiam os seus porões. O ouro e o marfim de África, os cereais de Marrocos e dos Açores, o algodão de Cabo Verde, o açúcar da Madeira, do Brasil e de S. Tomé (esta ilha chegou a produzir anualmente mais de 150 mil arrobas de açúcar), foram também mercadorias que tiveram o privilégio de viajar nos navios da poderosa frota portuguesa e de proporcionar ao país largos proventos, se bem que antes, admitimos, nem sempre tivessem sido distribuídos da melhor maneira.

De qualquer modo, a riqueza de um país não pode medir-se só, nem pela quantidade de prata ou de ouro arrecadada nos seus cofres, nem pelo resultado de uma contabilidade feita em termos económico-monetários. A riqueza de um país mede-se, sobretudo, pela sua grandeza e pelo seu prestígio no concerto das nações. E, nesses aspectos, não temos dúvidas em sublinhar que Portugal só foi rico durante os séculos XV e XVI, e mais significativamente nos anos que se seguiram à descoberta do caminho marítimo para a India.

O primeiro rei de Portugal cuja acção e prestígio ultrapassaram as fronteiras foi D. João I (1383-1433), em cuja governação teve início a expansão marítima portuguesa.

Além do mais, quando uma nação pode repartir com outra o domínio do Mundo, como foi o caso do tratado de Torsedilhas, em 1494, e condicionar a liberdade de navegar em determinadas áreas marítimas a uma autorização sua, como foi o caso dos cartazes *ou* passaportes do mar *que os vice-reis e capitães de fortalezas concediam aos navios que pretendessem navegar no Indico, é porque é realmente muito forte e rica.*

E, sem menos consideração pela opinião do comandante Saturnino Monteiro, é essa a leitura que fazemos e sempre fizemos da História de Portugal, pese embora o momento histórico que atravessamos. Aliás, todos os momentos da vida de um povo ou de uma nação são históricos.

De António Pinto Cardoso, que foi marinheiro, recebemos, como oferta à Revista, o livro de versos da sua autoria "Umdécimo Canto", que muito agradecemos.

Basta lê-lo, para adivinhar no autor um poeta-marinheiro. Dedicado *Aos briosos marinheiros da Armada portuguesa, em especial ao alistamento de 1950 e a todos os oficiais, sargentos e praças com os quais convivi, nos meus belos e inesquecíveis 12 anos de serviço, sob a divisa A PÁTRIA HONRAI QUE A PÁTRIA VOS CONTEMPLA,* exalta dois heróis nacionais: o infante D. Henrique:

De sangue de guerreiros [descendente,
Bisneto do mais bravo cavaleiro,
Que no Salado deu luta ao Crescente,
Era por sua mãe também herdeiro
De nomes que tiveram pela frente
Um Artur sério, forte e justiceiro.
Porque nomes assim bem alto [honrou,
Em Ceuta cavaleiro se tornou.

e o almirante Gago Coutinho:

Geógrafo, Coutinho marinheiro,
Foi na topografia inteligente
Fronteiras limitando além Carneiro,
Com labor geodésico excelente;
Do navegador aéreo pioneiro,
Tal como Sacadura, foi valente;
E é bem recente o luto que deixou
Por sob o luso céu que tanto honrou.

De Luís Filipe Beato da Silva, ex-marinheiro também, a oferta, que muito agradecemos, dum trabalho da sua autoria denominado "Navios de Guerra Portugueses".

Trata-se de um bem elaborado catálogo dos principais navios de propulsão mista e mecânica que a nossa Armada possuiu, desde a canhoneira "D. Luiz" (1899), até às lanchas de fiscalização classe "Albatroz" e corvetas classe "Baptista de Andrade" (1975), com desenhos e características dos navios.

Com este trabalho, o autor mostra bem o entusiasmo e o orgulho com que serviu a *Briosa.*

De João Filipe Lourdes Bicho, marinheiro na Reserva, uma carta em que faz a sua assinatura declarando que não o fez antes por só agora ter tido conhecimento da existência da Revista. Diz ser do recrutamento de 1945 e ter muitos *filhos da escola* que são hoje oficiais. Pede-nos que, em seu nome, saudemos estes e todos os outros camaradas da citada incorporação, manifestando as suas muitas saudades dos tempos em que esteve ao serviço.

De J. Castelo, *leitor amigo da "Revista da Armada",* uma carta manifestando o seu agrado pela maneira como a Revista trata os assuntos respeitantes à Armada e fazendo a seguinte sugestão, a ser considerada por quem de direito:

Que as fitas dos bonés dos nossos marinheiros, em vez do tradicional N.R.P. (nome do navio), tivessem a frase MARINHA DE PORTUGAL.

Diz ele que assim se evitaria, o que é frequente, que no estrangeiro viessem ter com os marinheiros na rua, perguntando-lhes a nacionalidade. Diz também que esta sua hipótese traduziria melhor o sentimento de união e camaradagem que são apanágio dos marinheiros portugueses. Não há, na sua opinião, marinheiros deste ou daquele navio mas sim, e acima de tudo, marinheiros de Portugal.

N. R. — Com muito gosto, pomos a sua sugestão à consideração de todos.

Do nosso assinante Fernando Manuel Rodrigues Ferreira, uma carta sugerindo que a Revista publique mais fotografias de navios da nossa Armada.

N. R. — Começamos neste número a publicar fotografias e características dos nossos navios de guerra actuais, no verso da contracapa.

De Manuel Policarpo, cabo-de-mar de 2.ª classe, uma extensa carta sobre a situação, que classifica de injusta, dos cabos-de-mar do Quadro Geral de Adidos e que pretendem ser integrados em quadros paralelos e de supranumerários permanentes, à semelhança do que aconteceu com a P.S.P., Polícia Judiciária, Alfândega e Finanças.

Dado que estes assuntos não estão no âmbito da Revista, abstemo-nos de publicar a argumentação aduzida na referida carta, a qual deverá ser dirigida, pelas vias competentes, a quem de direito.

30.º ANIVERSÁRIO DO 2.º ALISTAMENTO DE ALUNOS MARINHEIROS DE 1939

A respectiva comissão organizadora informa os "filhos da escola" do alistamento em epígrafe, de que o almoço de confraternização do ano em curso terá lugar em Tomar, no dia 4 de Novembro próximo.

As inscrições podem ser feitas para António do Rosário Faria (Pião), Rua Duque de Palmela, 30 — Lisboa 2 (tel. 56 02 25).

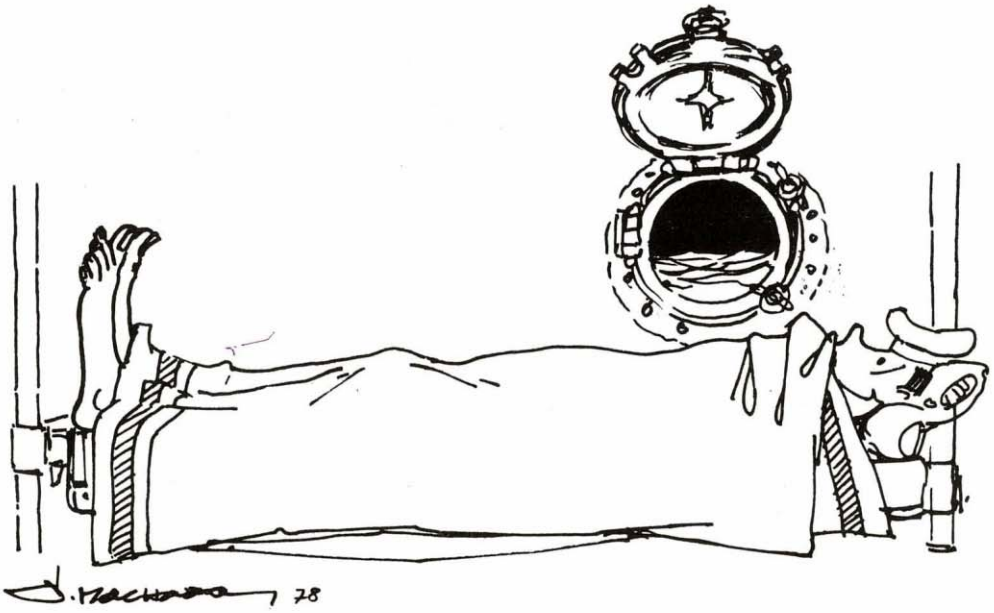
"ESCOLA" DE 1933

A respectiva comissão organizadora do almoço de confraternização do 45.º aniversário do alistamento de 1933, avisa os interessados que a reprodução dos autógrafos, dos presentes àquele convívio, pode ser levantada na Praça dos Restauradores, 13-3.º Dto., Lisboa.

GUARNIÇÃO DO AVISO "GONÇALVES ZARCO" (1960/62)

No próximo dia 28 de Outubro (sábado), pelas 13.15 horas, realiza-se na Messe de Oficiais do Ministério da Marinha um almoço de confraternização da guarnição (1960/62) do aviso "Gonçalves Zarco" para, naquela data, comemorar o 16.º aniversário do termo da sua longa comissão no Ultramar.

As inscrições podem ser feitas — por escrito ou pelo telefone — nas Messe e "Self-Service" do Ministério (tel. 37 14 54) ou na Revista da Armada (tel. 36 89 60), até ao dia 24 de Outubro.



Histórias de Marinheiros

4 — Via Láctea

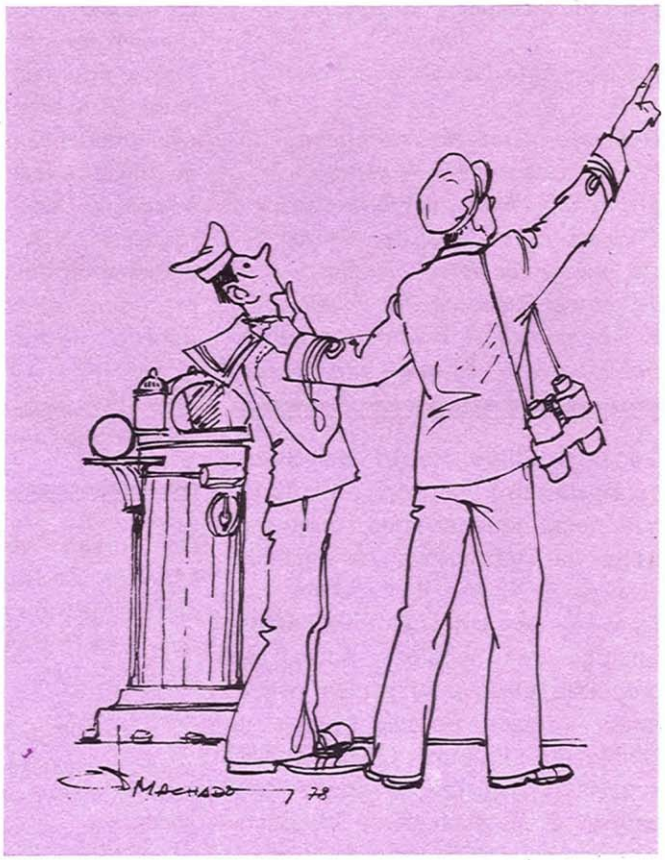
O "Submarino" era artilheiro, grumete artilheiro, num antigo "destroyer" da década de 30 e o seu posto de combate era lá em cima, na alça directora. Os oficiais, a bordo, conheciam-no pelo "81". Mas, sargento ou praça que o chamasse, era "Submarino" para aqui, "Submarino" para acolá. Ele, submisso e disciplinado, acudia indiferentemente, quer ouvisse o número ou a alcunha.

Viera lá de cima, do Porto, onde fora marçano de mercearia. Mas antes, vivera numa aldeia do Minho que o vira nascer. Era simples, como o meio em que se criara. O nome de "Submarino" não lhe viera de qualquer defeito do seu carácter — incapaz de atacar alguém à falsa fé era ele — mas porque a Natureza o favorecera com uns pés enormes, desproporcionados. No Depósito de Fardamento, não havia botas ou sandálias que lhe servissem. O "81" ia sempre tirar medidas especiais. E a maruja, ao ver despontar lá na coberta, para fora da maca, o seu pé monumental, semelhando um periscópio, crismara o rapaz de "Submarino".

Na ponte do comando, quando tocava a postos de combate, o pé do "81" lá surgia sempre, imenso, a reservar para si uma boa parcela de espaço.

Eu simpatizava com ele. E uma noite — atmosfera límpida, sem o bulir de uma brisa, com a Lua ausente e as estrelas luzindo intensamente —, estando eu de oficial de quarto, tive por companheiro o "Submarino", no serviço de ronda. Entre o mar calmo, sem a ruga de uma onda, e a paz imperturbada do céu, apenas o nosso navio quebrava a monotonia — monstro de aço com o coração metálico a pulsar ritmicamente.

Olhando o firmamente, demorei-me na Via Láctea, a



desdobrar-se em toda a sua amplidão e, nem sei porquê, interpelei o "Submarino":

— Olha lá, oh! "81". Tu sabes o que é aquela faixa clara, que se vê no céu?

Ele olhou atentamente, pescoço esticado, meneou a

cabeça e acabou por responder, passados momentos:
— Saiba Vossa Senhoria que não sei dar solução a esse problema.
Eu expliquei, então, em termos simples, o que aquilo era. E, para me fazer entender melhor, expliquei-lhe que "Via" não era mais do que caminho, e que "Láctea" significava "leitosa", com a aparência do leite.
O nosso navio demorou nos Açores, para onde navegava, alguns meses. E, mais tarde, no regresso à Metrópole, quis o Destino que, numa noite semelhante à que referi, de novo eu estivesse de quarto, na ponte, tendo o "81" como ronda. Foi quando, para avaliar como a lição tinha sido aproveitada pelo "Submarino", lhe perguntei, à queima-roupa, apontando a Via Láctea:

— Oh! "81", tu ainda te lembras do que é aquilo?
A resposta, segura e firme, não se fez esperar:
— Saiba Vossa Senhoria que é o Caminho do Leite ...

S. B.

Apontamento

Após o falecimento de Nuno Fernandes Cogominho, almirante do Reino, D. Dinis mandou contratar na República Genovesa, uma das nações marítimas mais importantes e conhecedoras da época, um homem que pudesse substituir, com vantagem, o ilustre desaparecido. Assim, foi-lhe indicado Manuel Pessagno, que imediatamente foi mandado apresentar-se em Lisboa para assumir o ilustríssimo e muito digno cargo.
A este homem do mar saiu-lhe, nesse dia, o que se poderá chamar a maior ventura de emprego rápido e vantajoso, pois assinou um contrato que certamente invejará qualquer marítimo de qualquer tempo.
Assim, após a prolongada conversa com o Monarca português que lhe exigiu a permanência em terra Lusitana de vinte mareantes genoveses com funções de alcaides ou arraizes (comandantes e pilotos de navios), o ditoso Manuel Pessagno saiu do Paço Real, em passo sobranceiro, com o canudo de almirante do Reino; três mil libras anuais; a superintendência sobre todo o pessoal marítimo; o privilégio de não sair ao mar senão capitaneando, pelo menos, três galés; a possibilidade de doação de seus cargos, obrigações, prerrogativas e propriedades a seu filho primogénito (quem veio a herdar tudo isto acabou por ser o 3.º filho, Lançarote) e, finalmente, a doação do senhorio do lugar da Pedreira, fora dos muros da velha Lisboa, onde houvera sido o Bairro dos Judeus e que depois se denominou o "Bairro do Almirante", o qual ocupara o recinto hoje formado pelas ruas Garrett, Misericórdia e Ouro, Calçada do Duque e Rossio. Para além disto (!!!) ainda o depois conhecido como almirante Pessanha auferia a quinta parte das presas de guerra e da valia das arrematações que o rei fizesse por sua conta, de mouros e cativados.
Este pequeno apontamento histórico vem relembrar, a todos os marinheiros, que não só agora a profissão e o sacerdócio do mar foram "aviltados" com escandalosas benesses e desonrosas quebras de traição.
Afortunadamente, só a Marinha de Guerra, apesar de continuar a sofrer os terríveis sacrifícios a que o mar obriga, se mantém firme em pretender que eles sejam pagos com admiração e nunca com proventos invisíveis, que acabam por verter do suor da enxada.

Manuel Pinto Machado
Cap.-ten.

Poema

Hoje,
quedei-me no cais
a olhar o mar.
Achei-o triste, a cismar;
em que pensava o mar?
O canto das gaivotas
mais pareciam ais.
O mar estará doente.
Cansado de longa viagem?
E perguntei àquela fraga:
O que fizeram ao mar?!...
Ninguém sabia.

Fiquei por momentos quedado
[naquele cais
com o mar beijando-me os pés,
a brisa despenteando-me o cabelo.
De repente, achei o mar mais belo,
e tive a sensação
de que sorria!

António Marques Cotovio
2.º-gr. n.º 249777

A jangada da "Medusa"

(A expressão mais trágica do pânico)

— Extraído de "Nautilus" (Documenta Geigy) —

"A jangada da Medusa", pintura de Géricault.

Foi há mais de 160 anos que se deu o naufrágio da "Medusa", mas o medonho comportamento dos náufragos na jangada que tinham construido para se salvarem, ficou como exemplo clássico do que é o pânico no mar. Cem anos mais tarde, quando se afundou o "Titanic", foi, pelo contrário, a disciplina exemplar da tripulação que permitiu evitar o pânico e salvar muita gente.

É pois interessante analisar as circunstâncias subsequentes ao naufrágio da "Medusa" e do "Titanic".

Quando a fragata "Medusa" largou de Rochefort, na França, a todo o pano, com destino ao Senegal, ninguém suspeitaria que a equipagem — uma tropa heterogénea recrutada nos exércitos napoleónicos — e os oficiais, a iriam precipitar numa catástrofe de que sempre se haveria de falar no futuro.

A viagem anunciava-se sob maus auspícios. Nascia uma atmosfera de receio justificado pela desconfiança que os marinheiros e passageiros sentiam a respeito do estado-maior. A equipagem, recrutada aqui e além, não tinha a menor coesão. O único grupo homogéneo compunha-se de um punhado de soldados e oficiais franceses que partia para a reconquista do Senegal. A "Medusa" encalhou num baixo de areia. Instalou-se o terror e o pânico no estado-maior. Seguiu-se a desordem geral e a traição do comandante. A jangada que se construiu foi sobrecarregada de náufragos devido à atitude infame do comandante e oficiais.

Seguiram-se o esgotamento, a fome, a sede e as alucinações, histeria colectiva, revolta e um pânico diabólico entre os náufragos. Houve gente que se mutilava a si própria em completa insânia. Aos momentos de acalmia sucediam-se novos assaltos desordenados contra o grupo daqueles que tentavam trazer os excitados à razão. As crises de pânico alternavam com as de estupidificação.

Dos 150 ocupantes só sobreviveram 10. Todos poderiam ter sobrevivido se a equipagem, em vez de uma amálgama de gente indisciplinada fosse uma tripulação consciente e treinada.

Cem anos mais tarde, a quando do naufrágio do "Titanic" em 1912, as coisas passaram-se de forma muito diferente. O "Titanic" era o maior e mais luxuoso paquete da época. Fez-se correr a ideia, apoiada em declarações dos construtores, de que o paquete era inafundável. Na primeira viagem abalroou com um "iceberg" — embate de raspão que muita gente a bordo nem sentiu — e a água gelada invadiu o interior do "monstro". *Nada de nervosismo nem de pânico!* é o que se decide na ponte. E os passageiros? Ficaram furiosos quando os tiraram da cama, àquela hora, para um simples exercício de salvamento, mais a mais sabendo-se que o navio era inafundável. Quando os mais optimistas se aperceberam, à medida que o navio se inclinava, que ele estava de facto condenado, foram tomados de terror e pânico. Alguns quiseram-se apoderar das baleeiras que não tinham sido ainda lançadas à água mas os marinheiros, disciplinados e resolutos, impediram-nos disso. Ter-se-ia salvo toda a gente se houvesse baleeiras em número suficiente para a lotação de passageiros. Os mil e quinhentos passageiros que pereceram não morreram em vão. Levantou-se um clamor de indignação internacional que teve como consequência a obrigatoriedade de todos os navios possuirem meios de salvamento para todos os passageiros e tripulação. Montou-se um serviço internacional de escuta e um serviço de informação sobre gelos flutuantes.

Mas, voltemos ao comportamento dos náufragos da "Medusa", uma das melhores fragatas francesas da época e que fazia parte da flotilha encarregada de tomar posse do Senegal. O seu comandante já não navegava há 25 anos. O navio encalhou em 2 de Julho de 1816 num banco de areia, junto ao Cabo Branco, a 120 quilómetros da costa de África. Tinha 400 homens a bordo, incluindo o futuro governador do Senegal, respectiva família e séquito e um numeroso contingente de soldados. A incapacidade do comandante levou a confusão ao cúmulo. Depois de cinco dias de esforços, em vão, para pôr o navio a flutuar, os homens construiram uma jangada de 20 metros por 7, com os mastros, as vergas e outros destroços. O moral subiu um pouco mas os oficiais foram incapazes de restabelecer a disciplina. As duas maiores embarcações de salvamento foram desde logo reservadas para o governador e o comandante com as respectivas famílias, e para os oficiais e sargentos que se fizeram ao largo. Amontoaram-se depois as famílias dos funcionários em pequenos botes e os soldados e marinheiros — 150 ao todo — na jangada. Só três homens conservaram o sangue frio: o engenheiro Corréard que tinha dirigido

a construção da jangada, o médico de bordo Savigny e o guarda-marinha Coudin que recusaram abandonar os seus companheiros de desgraça. A última traição foi a de um oficial de marinha que tinha prometido assumir o comando do grupo, mas que, no último momento, subiu para bordo de uma das embarcações maiores. Esta embarcação estava encarregada de rebocar a jangada, mas apressaram-se a cortar os cabos de reboque.

Os náufragos quase não tinham espaço para se mexerem. A jangada, sobrecarregada, afundava-se na água e a maior parte das pessoas estava com água até à cintura. Tendo-se esgotado a bolacha, passaram ao vinho e não tardou que se gerassem conflitos e houvesse lutas. Muitos sacaram as armas e atiravam-se uns aos outros à água. Soldados e marinheiros, já com cadastro disciplinar e vindos dos *quatro pontos cardeais* só pensavam em salvar a própria vida. Ao fim de dois dias a maior parte tinha caído num estado de prostração extrema. O sol dos trópicos e a febre, a que os franceses chamavam *calenture*, faziam vítimas. O número de sobreviventes diminuia cada vez mais e ao quarto dia estava-se já nos confins da loucura. Alguns comiam os próprios excrementos ou a carne dos camaradas mortos. Procuravam acalmar a sede misturando urina no vinho. E foi ao fim de treze dias que surgiu por fim o brigue "Argus". Havia 15 sobreviventes meio mortos ou meio loucos. O comandante do "Argus" contou depois que aquilo que mais o tinha impressionado não era tanto o medonho estado sanitário dos náufragos como os traços indiscutíveis de canibalismo. Por fim, só ficaram dez sobreviventes porque cinco morreram após o salvamento... por terem comido demais.

O desastre da "Medusa" provocou uma celeuma enorme em França. Levantou-se um processo contra o comandante e seguiram-se múltiplas intrigas políticas... Savigny e Corréard descreveram todos os detalhes da tragédia que forneceu ao primeiro matéria para a sua célebre tese de doutoramento sobre os efeitos da fome e da sede no comportamento humano. Géricault, grande pintor francês, travou conhecimento com esses dois homens que lhe contaram a odisseia. Fez seguidamente alguns estudos em asilos de loucos e na morgue, apresentando por fim essa espantosa pintura de 5x7 metros que assombrou o mundo: "A jangada da Medusa".

O. Lemos
Cap.-m.-g.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

2.º-ten. MN Luís Salvador de Santana Rodrigues com D. Ana Maria Cardoso Martins Ribeiro, em 29-7-78.

Asp. FZ RN Renato Pereira Lino com D. Maria Alberta Marante Moreira, em 29-7-78.

153970/Cabo CM João António Velez Aires com D. Maria Pereira Mendonça Ferreira, em 15-7-78.

240971/Cabo B António Jorge da Silva Loureiro com D. Florinda Maria Carvalho Deolinda, em 8-7-78.

266771/1.º-mar. M Américo da Ascenção Delgado com D. Maria Luísa Dias Silveira, em 1-7-78.

95872/1.º-mar. FZ Graciano de Matos Tremoceiro com D. Isabel Maria Pereira Ribeiro, em 29-7-78.

244772/1.º-mar. FZ Manuel Custódio Rodrigues com D. Ana Maria da Luz Correia, em 15-7-78.

12073/1.º-mar. M Luís Manuel Picão Portela com D. Maria de Lurdes de Melo Amaral, em 16-7-78.

18073/1.º-mar. M Manuel Joaquim Martins Dinis com D. Irene Soledade Ribeiro Varandas, em 2-7-78.

6374/1.º-mar. L Manuel Silvério Tavares Marques com D. Nélia de Santo Cristo Travassos, em 22-7-78.

57674/1.º-mar. SE Júlio da Silva Neto com D. Maria Fernanda Martins Ladeira, em 1-7-78.

88576/1.º-mar. FZ Albino de Jesus António com D. Maria Lídia Ramos dos Santos, em 12-8-78.

281477/2.º-gr. Luciano Mário Tavares da Silva Resende com D. Irene Ferreira da Silva, em 15-7-78.

PASSAGENS À RESERVA

Sarg.-aj. CM António Rodrigues Valadas, em 31-7-78.

Sarg.-aj. SE Manuel José da Silva Vergas, em 22-8-78.

1.º-sarg. E Domingos António do Ó Santos, em 31-7-78.

1.º-sarg. A José Fernandes Cardoso, em 27-7-78.

1.º-sarg. CE José da Encarnação Bonança, em 31-7-78.

1.º-sarg. CE António Miguel Marques, em 31-7-78.

1.º-sarg. CM Emiliano Trindade Sena, em 31-7-78.

1.º-sarg. QM Estêvão dos Santos, em 3-7-78.

483857/Cabo TFH Mário Brito, em 3-7-78.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-frag. AN Alfredo Henriques Rodrigues Lobo, em 29-8-78.

164430/Cabo M RA José Lopes Padeiro, em 27-8-78.

155946/Cabo M Miguel António Ratinho, em 12-8-78.

710878/2.º-gr. FZ Manuel José Borges, em 11-8-78.

738378/2.º-gr. rec. Vítor das Neves Carvalho, em 2-7-78.

Cabo-de-mar de 1.ª classe, aposentado, João da Rosa Baptista Júnior, em 28-7-78.

A guerra russo-japonesa de 1904/1905

O episódio da canhoneira "Limpopo" na Baía dos Tigres com a 2.ª esquadra do Pacífico

O encontro que se deu em 6 de Dezembro de 1904 na Baía dos Tigres a bordo do couraçado *Suvorov* entre o 1.º-tenente João Carlos da Silva Nogueira, comandante da canhoneira *Limpopo* fundeada desde 29 do mês anterior, e Zinovei Petrovicth Rojestvensky, almirante-chefe da 2.ª Esquadra do Pacífico que ali largou ferro nessa manhã para se abastecer, rapidamente se transformou em episódio histórico. Com efeito, ele tem sido motivo para várias narrativas, descrições elogiosas, apontado como símbolo da lusitana bravura e até "serviu depois para que exaltados patriotas o apresentassem como um acto de heroicidade do tenente Silva Nogueira (...) "como é referido pelo senhor Luís António Marques no n.º 74 da "Revista da Armada".

Afinal tudo nasceu da circunstância de se ter atribuido ao oficial português, durante a sua conversa com o almirante russo, a ameaça de romper fogo com as suas peças, se a esquadra não suspendesse dentro do prazo de 24 horas, imposto pela lei da neutralidade. Ora, nada disto consta do extenso relatório que apresentou e que, em resumo, vem publicado na contracapa do referido número da Revista. Na parte final do seu relato, Silva Nogueira diz que, depois de alguma contestação da parte do almirante — explicou-lhe o motivo porque de facto a esquadra estava fundeada dentro das águas territoriais portuguesas. Aos seus argumentos, diz: "O almirante calou-se por um momento, dizendo em seguida:

"— Está bem, permite-me então permanecer aqui vinte e quatro horas?

"— Sim senhor, pode estar as vinte e quatro horas (...)"

Por outro lado, o diário (*1*) redigido pelo capitão-de-fragata Sémenoff, embarcado no *Suvorov*, refere que "o comandante da *Limpopo* irritado e subindo-lhe o sangue à cara, declarou que ia fazer o seu protesto em Benguela" e acrescenta ironicamente "foi com gargalhadas que a bordo do *Suvorov* se viu a canhoneira meter ao rumo norte, dando balanço a meter a borda debaixo d'água (...)". E continua "Ah! certamente, se ali houvesse uma esquadra inglesa albergando um guarda campestre português, a conversação poderia ter sido um pouco interessante".

Confesso que não compreendo se o pensamento de Sémenoff que muito prudentemente encontrou oportunidade de desembarcar antes da fatal batalha de Tsushima, esconde um receio ou reflecte um desafio relativamente ao poderio britânico que, naquelas paragens, aliás, apenas estava representado, segundo creio, pelo cruzador inglês *Barrosa*. Em Moçâmedes, encontravam-se os nossos *S. Gabriel* e *Rainha D. Amélia*. Há porém um elemento muito interessante descrito por Maurício de Oliveira na sua "Armada Gloriosa" — edição 1936, ao referir que o capitão da Marinha Mercante J. Bouteille, comandante do *Esmeralda*, um dos navios mercantes, não russos, agregados à esquadra como transportes, diz, num certo passo da sua narração que "de tarde, os marinheiros russos que vieram buscar mantimentos lhe contaram que o comandante da canhoneira portuguesa tinha concedido ao almirante, apenas vinte e quatro horas para meter carvão (...). Como o almirante protestasse, parece que o comandante da canhoneira portuguesa, muito importante, respondeu:

"— Se V. Exa. se não conformar com as minhas indicações, abrirei fogo com as minhas peças contra a esquadra russa que violou as leis de neutralidade.

"O almirante, com muito bom senso respondeu:

"— Amanhã, ao meio dia, a esquadra suspende e sai da baía.

"Se a canhoneira portuguesa fizesse fogo seria destruida sem dúvida, em

Almirante Rojestvensky.

dez minutos. Foi atrevimento, por isso que este oficial sabia que o primeiro tiro representava para ele a morte. A honra da sua nação ficava porém salva".

E foi assim que deve ter nascido a célebre frase, aliás muito pouco crível, que tivesse sido proferida e, ainda mais, ouvida por pessoas estranhas ao círculo muitíssimo restrito do taciturno Rojestvensky. O que é facto é que ela se transmitiu de geração em geração, tornando-se em lenda heróica a juntar a tantas outras que, afinal somadas aos feitos comprovados, excepcionais ou apenas correntes, constituem a gesta dum povo.

Já temos demolido tanta coisa verdadeira duma epopeia de cinco séculos no mar bravio e no Ultramar hostil e longínquo, denegrindo bravos marinheiros, arrojados militares, clarividentes administradores, fervorosos apóstolos da Fé e da Pátria, poetas e sábios, pioneiros desbravadores dos mistérios e dos pavores do Oceano, dos sertões africanos e das selvas americanas; já tantos se têm esforçado por enegrecer e desacreditar eminentes vultos do nosso Passado que é altura de deixar, ao menos, as lendas intactas. Elas fazem parte e ajudam a compreender e a suportar a vida que não pode ser construida somente por impulsos materialistas.

É um erro bastante comum criticar factos históricos duma determinada época, de acordo com a ética ou a maneira de sentir de tempo mais recente, pois que, frequentemente, certo conceito ou prática de uso corrente ou até razão de orgulho ou demonstração de poder em determinado período, se tornam mais tarde motivo de repulsa, censura ou reprovação geral. Exemplos: escravatura e colonialismo. Roma fazia

(*1*) *"Sur le Chemin du Sacrifice" (Out. 1904 a Maio 1905) apresentado pelo com. De Belincourt — 3.ª edição, 1910.*

gala em mostrar os escravos feitos nas suas campanhas. Hoje, alguns países paladinos do anti-colonialismo, alicerçaram ainda recentemente neste século o seu prestígio, poder económico e político nos impérios coloniais que muito orgulhosamente possuiam e que alguns continuam procurando e obtendo.

Voltando ainda ao episódio havido na Baía dos Tigres, Rojestvenky disse a Silva Nogueira que o seu governo estava em negociações com o governo português para se poder abastecer (coisa que aliás lhe veio a ser negada) o que prova que as nossas relações com a monarquia despótica dos czares eram, pelo menos, tão boas como as que existem agora com o avassalador império moscovita. Mais um motivo para acreditar que tudo se passou como ele nos conta no seu relatório.

Ora, se muito se tem dito a respeito do episódio que se tornou célebre, bastante pouco se escreveu acerca da Guerra Russo-Japonesa de 1904-1905 que, afinal, pelo seu resultado, agiu como travão — naquela altura — às desmedidas e ilimitadas ambições moscovitas, alterou o equilíbrio estratégico no Pacífico e confirmou as profundas alterações que já se encaravam para a construção de novo tipo de couraçados.

Esta ignorância, pelo menos da minha parte, e porque os dois assuntos estavam inter-ligados, levaram-me a procurar livros redigidos por testemunhas e ainda outras obras das quais destaco "Epic Sea Battles" que descreve as doze batalhas navais mais importantes desde a era napoleónica.

A sua leitura proporcionou-me a oportunidade de elaborar um estudo-resumo das suas causas e acontecimentos que me permito apresentar.

A Guerra Russo-Japonesa de 1904-1905 resultou do choque de dois imperialismos, ambos cubiçosos da Manchúria e da Coreia. Já em 1894-1895, o Japão, depois da vitoriosa luta contra a China, havia alcançado significativas vantagens no domínio daquele antigo país, além da posse de Porto Artur e da Península de Liaotung. Porém, a Rússia, no prosseguimento da sua política expansionista em direcção ao Extremo Oriente e com o suporte da França e da Alemanha, conseguira não só forçar o seu rival a devolver aquelas conquistas, como até a obter da China o arrendamento a longo prazo de Porto Artur que, imediatamente, começou apetrechando como a sua base de poder naquela área. Mas a sua ambição desmedida foi mais longe e apoderou-se da metade norte da ilha de Sacalina, fortificou Vladivostock e construiu a linha de caminho de ferro do transiberiano, em via simples. E durante a rebelião dos Boxer, na China, em 1900, aproveitou a oportunidade para ocupar grande parte da Manchúria, facto que alarmou não só os japoneses como também os americanos e ingleses que viam com apreensão o insaciável apetite moscovita. Não é pois de admirar que estes factos tivessem levado a Grã-Bretanha, sempre atenta aos seus vastos interesses no Continente Asiático, a promover, em 1902, um tratado de aliança com o Japão. Este país, face à penetração russa na Coreia, considerada como a mais séria e terrível das ameaças à sua segurança — e não querendo entrar em conflito armado, talvez por um desejo sincero de paz ou por não se sentir ainda suficientemente preparado — tentou resolver o diferendo com S. Petersburgo, propondo a criação de esferas de influência. Porém, a Rússia, convencida duma superioridade que afinal se verificou não possuir, recusou-se a aceitar qualquer compromisso e daí a guerra que lhe foi declarada em 10 de Fevereiro de 1904, mas que, efectivamente, já começara dois dias antes. Com efeito, na noite de 8 do referido mês, unidades navais japonesas haviam lançado três operações simultâneas: em Porto Artur onde se encontrava o grosso da esquadra adversária completamente desprevenida, nos vizinhos portos comerciais de Dairen e Chemulpo (o actual Inchon que serve Seoul) e desembarcando ao mesmo tempo neste último uma força de 2500 homens.

Com este ataque de surpresa, o comandante-chefe da esquadra nipónica, almirante Togo, tinha esperado destruir a superioridade inimiga em navios de batalha, mas se os resultados se mostraram inferiores à expectativa, nem por isso deixaram de conquistar a supremacia naval, forçando a esquadra russa a uma defensiva da qual nunca saiu.

O almirante russo Stark que imprudentemente não se tinha precavido, cometeu um segundo erro ao fechar-se em Porto Artur em vez de tentar impedir os desembarques que o inimigo ia fazendo na Coreia, com toda a liberdade de movimentos. Em 20 de Fevereiro, aquele foi substituido pelo almirante Makharof que efectuou algumas surtidas, mas em 12 de Abril, o couraçado *Petropavlosk* é destruido por uma mina e com ele, o próprio almirante e toda a guarnição. Em fins de Julho, os navios avariados já se

Almirante Togo.

encontravam prontos e o almirante Withoeft, novo chefe, tenta romper o bloqueio e destacar uma divisão para Vladivostock, mas mais uma vez não consegue este intento; aquele é morto em combate e a 1.ª Esquadra do Pacífico fica engarrafada em Porto Artur, embora protegida por formidáveis baterias terrestres.

Pela sua parte, o Japão perde os couraçados *Hatsuse* e *Yashima* por efeito das minas, mas, mantendo o "contrôle" do mar, as suas forças que desembarcam continuadamente, prosseguem numa vigorosa ofensiva, cercando, dentro em breve, aquela base, enquanto outras se dirigem para o norte da Manchúria.

O alto comando japonês tem pressa. O exército russo do general Kuropatkin, embora empurrado para Mukden, estava intacto e recebia constantemente reforços através do transiberiano e, na Europa, preparava-se o envio da Esquadra do Báltico para se juntar à Esquadra do Pacífico (1.ª Esquadra) (*2*) cujos navios couraçados, em conjunto, totalizavam um maior número do que a esquadra posta à disposição do almirante Togo.

Ainda havia a Esquadra do Mar Negro que, nos termos do tratado de Londres de 1870, não podia transpor os Dardanelos.

Era, porém, uma superioridade teórica. Meramente numérica.

Ao passo que o plano russo era aliviar o cerco de Porto Artur pelo mar e destruir as divisões do almirante Togo com a sua 1.ª e 2.ª esquadras unidas para assim atrazar o avanço japonês na Manchúria e permitir o completamento das forças de Kuropatkin, o objectivo principal japonês, em face daquela linha de acção, consistiu em capturar, quanto antes, Porto Artur e aniquilar a 1.ª Esquadra do Pacífico, sem riscos para as suas próprias unidades.

A Esquadra do Báltico que tomou o nome de 2.ª Esquadra do Pacífico, comandada pelo almirante Rojestvensky (*3*) compunha-se de cinco divisões, a 1.ª das quais era constituida por quatro novos couraçados de 15 000 toneladas, com 18 nós de velocidade e montando quatro peças de 12 polegadas e várias de 6 polegadas, também em torres.

A 2.ª divisão, chefiada por um navio da mesma classe, compunha-se de mais dois velhos couraçados de 10 000 toneladas e de um cruzador couraçado de 6000. A 3.ª divisão era formada por oito cruzadores. As

---

(*2*) *Sete couraçados, seis cruzadores e algumas dúzias de contratorpedeiros e canhoneiras.*

(*3*) *Verdadeira ortografia do nome, conforme é referido no livro "Chemin du Sacrifice", do cap.-frag. Sémenoff.*

outras duas constituiam um conjunto de contratorpedeiros, cruzadores e navios auxiliares, todos eles antigos e cansados.

O núcleo forte da esquadra de Rojestvensky era, evidentemente, o conjunto dos cinco modernos couraçados que se podiam comparar favoravelmente aos melhores navios similares japoneses, embora menos velozes e com uma menor cadência de fogo de artilharia principal. Os seus projécteis eram mais leves (332 quilos contra 386 do adversário), o que lhes permitia uma maior velocidade inicial e uma trajectória mais tensa e, consequentemente, uma maior margem de erro na estimativa da distância. Dispunham de um maior poder de penetração mas, sendo a carga explosiva mais pequena, os prejuízos eram menos avultados. Cumulativamente, como produziam pouco fumo ao explodirem, a avaliação dos pontos de queda tornava-se difícil.

Quando a blindagem, as modernas unidades russas estavam mais bem equipadas.

Sem suficientes treinos, sem completamento das provas de mar, a 2.ª Esquadra do Pacífico saiu do porto de Libau no dia 11 de Outubro de 1904 para a sua dramática viagem de 18 000 milhas que se arrastou durante sete meses e meio até à tragédia final da sua destruição na batalha de Tsushima.

Foi uma contínua e desesperante luta contra os tubulares das caldeiras e avarias das máquinas, uma aflitiva e persistente necessidade de procurar portos onde pudessem trasfegar o carvão dos setenta navios fretados à Hamburg-America Line, pois que todos os países — menos a Alemanha — se negavam a dar facilidades, com receio de quebra de neutralidade e, ainda, talvez mais, das pressões ameaçadoras da então toda poderosa Grã-Bretanha.

Corriam rumores acerca de possível existência de três ou quatro torpedeiros japoneses, prontos a atacar. No dia 24, no Mar do Norte, depois de ter navegado todo o dia sob neblina e nevoeiro e mantendo um mau contacto de formatura, algumas unidades da esquadra encontraram-se com uma flotilha de navios de arrasto ingleses. Julgando tratar-se do inimigo, abriram fogo, tendo afundado um arrastão e avariado cinco outros. No meio da confusão, o cruzador *Aurora* também foi alvejado várias vezes.

O incidente de Dogger Bank, como ficou sendo conhecido, causou grande inquietação internacional e ia provocando um rompimento de hostilidades entre a Rússia e a Inglaterra, talvez desejosa de um pretexto para o efeito. A sua Marinha foi posta em "pé de guerra" e, uma poderosa força de cruzadores pesados, seguiu a esquadra russa até ao Norte de África, ao mesmo tempo que a imprensa britânica empregava expressões duma violência inaudita.

Depois deste começo pouco auspicioso e duma estadia frustrada em Vigo, a 2.ª Esquadra do Pacífico chegou a Tânger, onde parte da 2.ª divisão, acompanhada de alguns contratorpedeiros, foi destacada para seguir pelo Canal de Suez, enquanto as restantes unidades rumavam a Sul para, depois de tornear o Cabo da Boa Esperança, se juntarem de novo ao largo de Madagascar.

Foi durante esta longa odisseia que ocorreu o muito celebrado episódio com a canhoneira *Limpopo* na vasta Baía dos Tigres (*4*).

No decurso da viagem, Rojestvensky pretendeu imprimir à sua esquadra um nível aceitável de treino e uma prática conveniente nas evoluções e desdobramentos previstos para combate, mas os resultados mostraram-se desencorajadores. As relações de serviço entre o almirante e os oficiais tornavam-se cada vez mais difíceis e o moral das guarnições, cansadas e esgotadas, ia baixando, especialmente depois das notícias recebidas em Madagascar. Com efeito, os japoneses, embora à custa de baixas terríveis, tinham conseguido conquistar um monte dominando Porto Artur e dali, com morteiros de 11 polegadas, haviam destruido em quatro dias os navios da 1.ª Esquadra que ficara reduzida a um cruzador pesado e algumas pequenas unidades baseadas em Vladivostok.

Pouco tempo depois soube-se que Porto Artur, apesar da heróica resistência dos seus defensores, havia capitulado, o que provocou um profundo abalo no povo russo que perdeu qualquer esperança de que o exército de Kuropatkin ou a esquadra de Rojestvensky pudessem alcançar uma vitória. Houve motins e sérios distúrbios que não tardaram a degenerar na Revolução de 1905.

Aquela dupla perda alterou o objectivo da 2.ª Esquadra: agora, já não se tratava de levantar o cerco a Porto Artur e fazer a sua junção com a 1.ª Esquadra para tentar bater as unidades japonesas. Agora, a única coisa razoável seria dirigir-se a Vladivostok e usá-la como base de flagelação para as comunicações nipónicas.

Entretanto, uma outra força naval, sob o comando do almirante Nebogatov, composta pelos mesmos navios antiquados que por desejo insistente de Rojestvensky não tinham sido incluidos na sua esquadra quando saiu para o Báltico, fora mandada aprontar para se juntar àquela em Madagascar, mas o almirante não esperou que ela chegasse. Porém, antes da sua partida para o Oriente, ainda lhe estava reservado, a ele e aos seus homens, outro grande choque no seu orgulho e nas suas esperanças ao terem conhecimento que um exército de 276 000 compatriotas havia sido obrigado a retirar-se de Mukden por uma força japonesa inferior em número, o que acarretou a demissão de Kuropatkin.

Daquela ilha, a 2.ª Esquadra navegou 4500 milhas através do Oceano Índico, sem escalas, até à baía de Cam Ranh na antiga Indochina francesa, onde chegou a 14 de Abril; ali, foi então obrigada a esperar por Nebogatov que de lá zarpou em 9 de Maio.

A esquadra compunha-se agora de mais de quarenta unidades, havendo a escolher três possíveis derrotas para Vladivostock: uma passando pelo estreito da Coreia, entre a ilha de Tsushima e a costa ocidental do Japão; as outras, torneando a costa Leste deste país e metendo pelos estreitos de Tsugari ou de Soya. Foi a primeira a escolhida por Rojestvensky que, embora sabendo estar próximo o momento do encontro com o inimigo, não parece que tenha prestado um extremo cuidado na preparação para o iminente combate. Não confiava nos seus mais próximos auxiliares, não dera instruções pormenorizadas. A longa viagem, as contrariedades sofridas, as amarguras sem nome, os revezes das armas russas, o cansaço físico e moral, abalaram a vontade daquele homem. Subsequentemente, portou-se com valentia e estoicismo, mas aos chefes requere-se mais do que isso. E assim, foi uma esquadra desorganizada que se aproximou do adversário, dum adversário decidido, treinadíssimo, orgulhoso das suas vitórias sucessivas e guarnecendo uma esquadra homogénea e de construção recente. Todos os couraçados tinham menos de dez anos e dispunham de velocidades semelhantes.

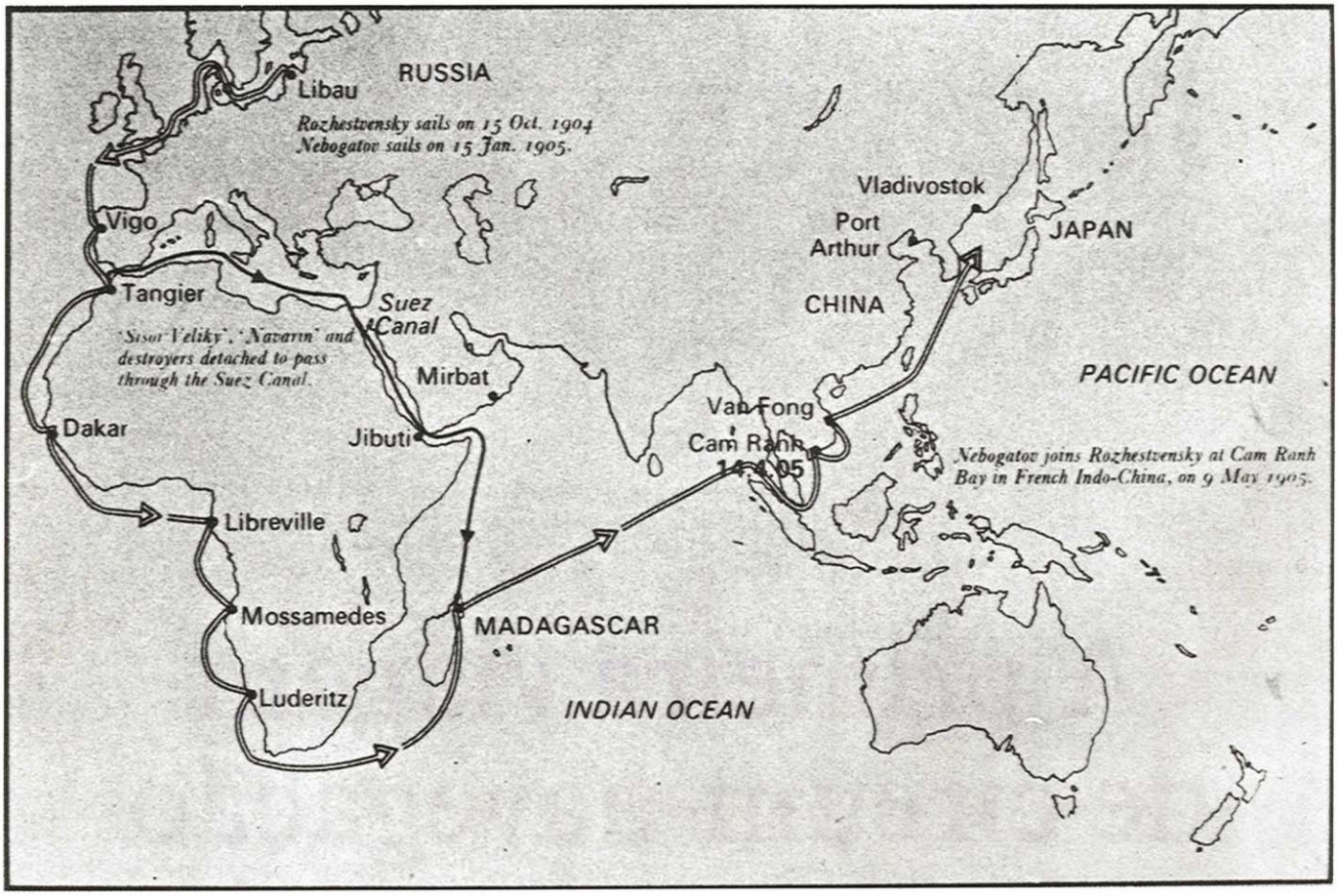
Os dois mais antigos, de 12 500 toneladas, datavam de 1896, os outros quatro, de construção moderna, deslocavam 15 500 toneladas. Os primeiros montavam quatro peças de 12 polegadas e dez de 6 polegadas e os restantes, catorze de igual calibre. O *Mikasa* dispunha duma protecção melhorada na artilharia secundária e era um dos melhores couraçados do Mundo, antes do aparecimento dos "deadnought". Para os apoiar tinham meia dúzia de cruzadores pesados de 10 000 toneladas e 20 nós de velocidade, montando quatro peças de 8 polegadas e catorze de 6, além de catorze cruzadores ligeiros e vinte e sete navios mercantes armados em cruzadores auxiliares, contratorpedeiros, torpedeiros, etc. Rojestvensky regulou a velocidade para cruzar o estreito durante o dia, obcecado pela ideia de evitar qualquer ataque torpedeiro nocturno. Às 03.00 horas do dia 27, uma das unidades foi avistada. Quatro horas depois, deu-se o primeiro contacto e outros se seguiram com cruzadores japoneses, mas sem que qualquer fosse alvejado. Pelo meio-dia, a esquadra russa seguia a 8 nós, ao largo do extremo sul de Tsushima. Escondida nesse momento da observação inimiga pela neblina, o almirante procedeu à sua única manobra táctica ordenando a passagem da formatura em coluna para a formação em linha, possivelmente pensando que poderia cortar o "T" à esquadra nipónica, guinando simultaneamente para bombordo ou para estibordo quando Togo chegasse do Norte, na tradicional formatura em coluna. Porém, a sua execução falhou, deixando a esquadra formada em duas colunas paralelas e desiguais. As 13.40 horas, avistaram quatro couraçados e oito cruzadores couraçados, 7 milhas pela amura de estibordo e em sentido contrário que, minutos depois invertem o seu rumo por movimentos sucessivos, a fim de prosseguirem para norte paralelamente à esquadra russa.

Abre-se então o fogo, tendo os japoneses concentrado os seus tiros no navio almirante *Suvorov*, no *Oslyaba* e no *Alexandre III* que, sem tardança, sofreram gravíssimos danos. No lado contrário, o *Mikasa* onde Togo arvorava o seu distintivo e o *Asama*, também foram atingidos, embora mais levemente.

A coluna japonesa, dispondo de navios mais rápidos, encurvava-se para estibordo e para vante da lenta esquadra russa. A situação piorava cada vez mais. Rojestvensky ferido várias vezes, fivou inconsciente, sendo transportado para um "destroyer", onde mais tarde foi feito prisioneiro. Nebogatov tomou conta do comando supremo. Togo continuava

---

(4) Descrito com todo o pormenor pelo então cap.-frag. José Ayres Gomes Ramos no volume de Jan/Mar. de 1956 dos "Anais do Clube Militar Naval", onde igualmente transcreve, na totalidade, o relatório do comandante da canhoneira e o louvor que lhe foi concedido.



Rotas das esquadras comandadas pelos almirantes Rojestvensky e Nebogatov.

martelando o que restava da força adversária, de tal maneira que, às três horas, já não lhe restava qualquer vestígio de formatura.

Antes do cair da noite, os russos tinham perdido cinco couraçados, três auxiliares e sofrido consideráveis prejuízos na maior parte das outras unidades.

O almirante Enkvist tinha desaparecido com os cruzadores *Oleg, Aurora* e *Zemchug* sendo internado em Manila, semanas mais tarde. Nebogatov que havia agrupado o *Nicholas I, Orel, Apraxin, Seniavin* e o cruzador *Izumrud* e que conseguira não ser detectado, no dia seguinte rumou ao Norte em direcção ao inimigo mas, reconhecendo que qualquer combate era inútil, decidiu render-se. "Eu sou um homem velho de 60 anos", disse à guarnição antes de ir entregar a sua espada ao almirante Togo. "Serei fuzilado por este motivo, mas que importância terá isto? Vocês são mais novos e serão vocês que um dia recuperarão a honra e a glória da Armada russa. As vidas dos 2400 homens destes navios são mais importantes do que a minha".

Somente um cruzador e dois "destroyers" alcançaram Vladivostock intactos, enquanto que alguns — poucos — conseguiram arribar a portos neutrais onde foram internados.

Aquela batalha foi um enorme desastre para a Rússia que perdeu 34 dos 37 navios, sofreu 4830 mortos, 5917 prisioneiros e 1862 internados em países neutros. As perdas japonesas foram um cruzador couraçado e dois cruzadores ligeiros gravemente danificados, três torpedeiros afundados, 110 mortos e 590 feridos.

Embora os exércitos continuassem a defrontar-se na Manchúria, a derrota sofrida no mar retirou ao império czarista quaisquer veleidades de continuar a luta, decidindo os beligerantes aceitar os oferecimentos de mediação da França, Inglaterra e E.U.A., tendo sido o presidente Teodoro Roosevelt o principal artífice do tratado de paz que se assinou em 5 de Setembro de 1905.

A guerra tinha custado aos russos 240 000 mortos e 190 000 ao seu adversário.

O Japão obteve várias compensações, ficando possuidor dos direitos sobre o uso do caminho de ferro transmanchuriano, de Porto Artur, de Dairen e da metade meridional da ilha de Sacalina, sendo-lhe igualmente reconhecida a sua autoridade quanto aos assuntos económicos, políticos e militares na Coreia. E, se mais não obteve, foi porque as grandes potências se opuseram, receosas do seu acréscimo de poderio.

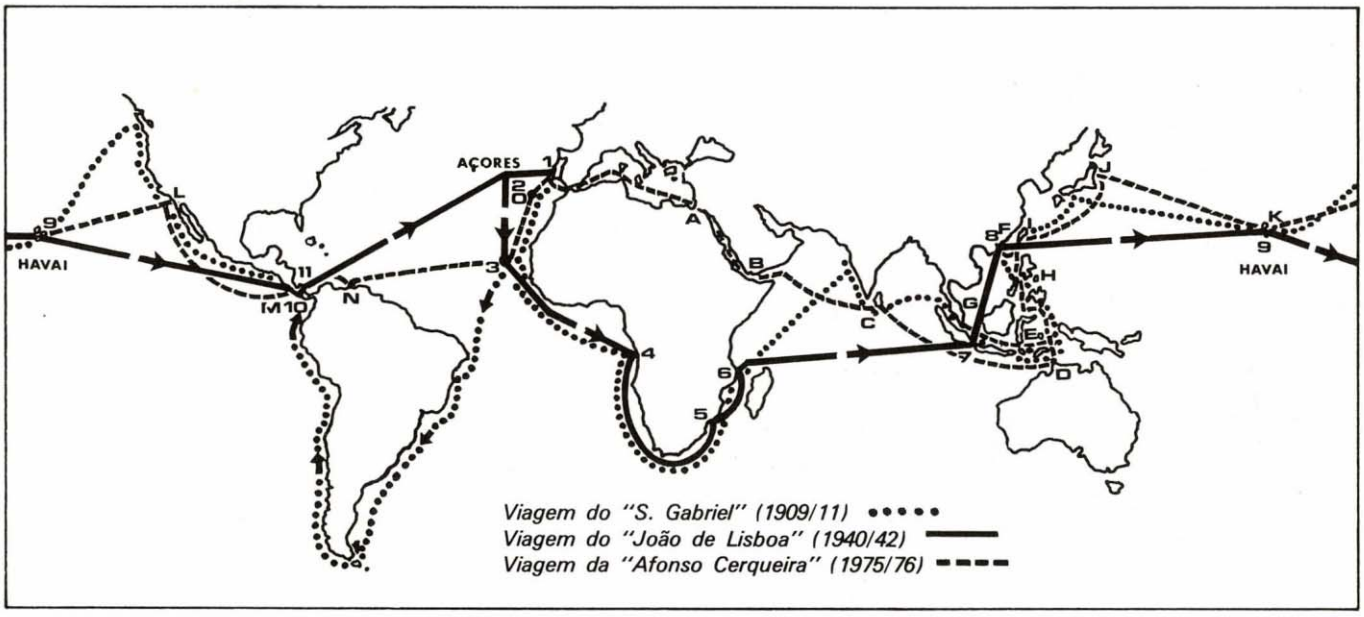
A existência dum antagonismo equilibrado entre a Rússia e o Japão tinha constituido um elemento da diplomacia de Roosevelt no Extremo Oriente que, porém, foi quebrado em Tsushima, razão porque aquele presidente tinha tentado levar os dois contendores a conversações sobre a paz, ainda antes daquele combate decisivo. A Inglaterra, pouco a pouco, ia retirando os seus navios para a Europa a fim de fazer face ao aumento da Armada alemã ficando, praticamente, o Japão e os Estados Unidos a compartilhar o domínio do Pacífico. Assim, no plano estratégico americano, aquela potência passou de amigo "seguro" para "possível" inimigo, não admirando pois que os E.U.A. se precavessem, tratando de guarnecer aquele oceano com poderosas forças navais, fazendo de Pearl-Harbour, no Hawai, a mais importante das suas bases no Grande Mar.

Mas, se esta foi uma das consequências da batalha de Tsushima, outra, não menos importante, resultou da observação do comportamento dos couraçados durante o encontro.

Com efeito, constatou-se que eles tinham sido afundados pela artilharia de grosso calibre, enquanto que o armamento secundário havia tido pequena utilidade em virtude do seu modesto alcance e fraco poder de destruição. É verdade que, já antes de Tsushima, tanto nos E.U.A. como na Grã-Bretanha, se começara a conceber um novo tipo de navios que apelidaram de "all-big-gun", pois se concluira que baterias de grande peças do mesmo calibre eram muito mais eficazes do que as baterias mistas dos navios existentes. Do estudo previamente feito e da lição obtida, nasceu, em Dezembro de 1906, o couraçado britânico *Dreadnought* de 17 900 toneladas e 21 nós, mais blindagem e dispondo primordialmente as suas dez peças de 12 polegadas de um poder de fogo duplo de qualquer unidade existente à data. Em 1905, os Estados Unidos começaram construindo navios deste tipo, o primeiro dos quais foi o *Delaware* de 20 000 toneladas.

E com o H.M.S. *Dreadnought* começava uma nova era na arte da guerra.

José Mexia Salema
V/alm.



A primeira viagem de circum-navegação da Armada portuguesa

A leitura dos relatos das viagens à volta do Mundo efectuadas pelo aviso "João de Lisboa", nos anos de 1940/42 (vide "Revista da Armada" n.º 59) e pela corveta "Afonso Cerqueira", em 1975/76 ((vide "Anais do Clube Militar Naval" de Out./Dez. 76), levou-nos a pensar que seria interessante dar a conhecer a do cruzador "S. Gabriel", a primeira levada a cabo por um navio da nossa Armada.

Quando procurávamos documentar-nos sobre o assunto, o nosso trabalho foi casualmente facilitado numa visita de rotina à Feira da Ladra, pois aí descobrimos um volume em cuja lombada se lia: "Cruzador *S. Gabriel* — Viagem de circum-navegação". Mediante a módica quantia de vinte e cinco escudos ficámos na posse dos elementos que necessitávamos... Trata-se de uma obra com cerca de 450 páginas, em que o capitão-de-fragata António Aloísio Jervis de Atouguia Ferreira Pinto Basto (*1*), comandante daquele navio, descreve a viagem com largo número de pormenores.

Feita entre 11 de Dezembro de 1909 e 20 de Abril de 1911, ela foi a mais longa, por não ter sido utilizada a rota do canal do Panamá, que na altura se encontrava em construção.

—

(1) O comandante Pinto Basto nasceu no dia 1 de Fevereiro de 1862 e faleceu no ano de 1942, no posto de capitão-de-fragata, porquanto após a viagem que se descreve afastou-se, voluntariamente, da Armada. Foi um exímio aguarelista, estando parte dos seus trabalhos reunidos no volume "Aguarelas do comandante Pinto Basto", que o Ministério da Marinha reeditou em 1974.

O "S. Gabriel" suporta as consequências de um tufão, cujo centro se encontrava a 40 milhas (Aguarela incluida na obra "Aguarelas do comandante Pinto Basto").

Assim, o "S. Gabriel" foi também o primeiro navio de guerra português que passou o estreito de Magalhães e os canais da Patagónia.

Teve ainda a curiosidade de se ter iniciado com o navio içando a bandeira azul/branca da Monarquia e ter terminado com o pavilhão verde/rubro da República.

Do referido livro vamos transcrever algumas passagens na palavra do comandante Pinto Basto.

A MARINHA PORTUGUESA

Portugal, sendo um país pequeno e possuindo vastos e longínquos domínios coloniais, nunca pôde ter Marinha de

Guerra suficientemente numerosa para satisfazer a todas as necessidades dum país marítimo. Até há poucos anos estavam a cargo da Marinha quase todos os serviços coloniais. As ocupações e os desembarques nas costas, os serviços de transporte de passageiros e mercadorias do Estado, o correio, tudo dependia da Marinha. Pouco a pouco foi-se completando a ocupação do litoral, acabou a escravatura, estabeleceu-se o telégrafo para quase todas as colónias, o Exército começou a destacar para o ultramar, e empresas de navegação, nacionais e estrangeiras, ligaram os diferentes portos por meio de carreiras regulares. Foi, pois, desaparecendo a necessidade de manter permanentemente numerosas forças navais nas colónias. O público, e mesmo alguns homens de estado, começou a supor que a Marinha de Guerra era inútil, por desconhecer os valiosos serviços que ela prestou e ainda hoje presta. Aparecia, porém, uma questão do Zaire ou do Tungue, uma revolta na Índia ou uma questão com a China, e logo se armava a toda a pressa os fracos navios para seguirem para esses pontos ameaçados.

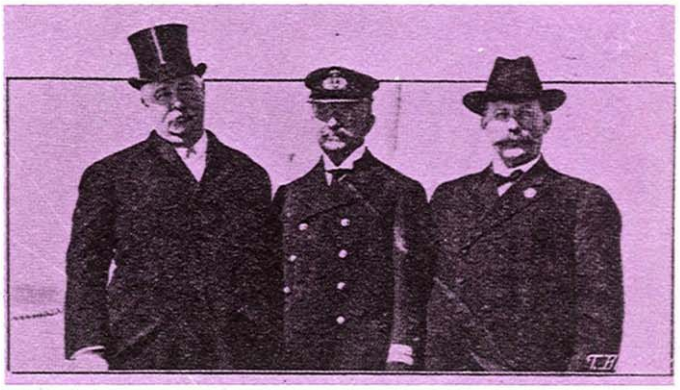
(...) A permanência destes navios nas colónias era desnecessária e dispendiosa. Com o telégrafo e o aumento da velocidade e do raio de acção dos navios de guerra tornava-se fácil mandar um ou mais navios a qualquer parte das nossas colónias. A inacção dos navios nas Estações Navais era muito prejudicial à sua conservação, e a demora prolongada em maus climas arruinava a saúde das guarnições que frequentemente era forçoso substituir, o que, junto ao custo elevado do combustível, sobressalentes e mantimentos, obrigava a grandes sacrifício o pequeno orçamento da Marinha. Foi atendendo a estas circunstâncias, e com o aplauso de toda a corporação da Armada, que o ministro da Marinha Torre Vianna (2) determinou que, em vez de fazerem parte das Estações Navais, os nossos cruzadores fizessem viagens circulatórias percorrendo as colónias.

Grande é a vantagem desta medida para a educação e estado sanitário das guarnições, como se provou na recente viagem do "S.. Gabriel".

O "S. GABRIEL"

O "S. Gabriel" é um cruzador de aço, protegido por uma coberta couraçada de 35 mm, com 1850 toneladas de deslocamento, 75 metros de comprimento, 10,8 de boca e 4,35 de imersão a ré. Foi construído pelas Forges et Chantiers, no Havre, em 1900. É armado com duas peças de 15 cm Schneider-Canet, uma no castelo e outra no tombadilho, com quatro peças de 12 cm às amuradas e oito de 7,5 cm. Tem à proa um tubo lança-torpedos. O aparelho motor compõe-se de duas máquinas de tríplice expansão, de força de 3000 cavalos, que podem com tiragem natural imprimir uma velocidade de 16 milhas por hora. O vapor é fornecido por duas caldeiras Normand, com 2928 tubos. O aprovisionamento de combustível, 300 toneladas, permite com velocidade económica navegar 3500 milhas nas melhores condições e com bom carvão. A instalação eléctrica compõe-se de dois dínamos Sautter-Harlé de 80 vóltios e 110 ampérios, movidos por

(2) *Ministro da Marinha e Ultramar de 14 de Maio a 22 de Dezembro de 1909.*



O capitão-de-fragata Pinto Basto com as autoridades de S. Francisco.

turbinas Laval que dão perto de vinte mil rotações por minuto. No castelo e tombadilho estão colocados dois projectores. Entre as máquinas auxiliares contam-se um cabrestante, guincho e leme a vapor, máquina de fazer gelo, destilador Weir que produz 1200 litros por dia, etc. O fundo do navio é forrado a madeira e cobre para evitar a aderência de mariscos e limos que atrasam a marcha, evitando assim as frequentes entradas em doca seca. Este sistema de construção está hoje reprovado, por isso que, não sendo possível isolar o cobre do aço, a duração dos navios é pequena.

O "S. Gabriel" aparelhava com três mastros; mas antes de partir para a viagem de circum-navegação tirou-se o mastro da mezena e deslocou-se o grande a fim de mais facilmente se instalar o telégrafo sem fios.

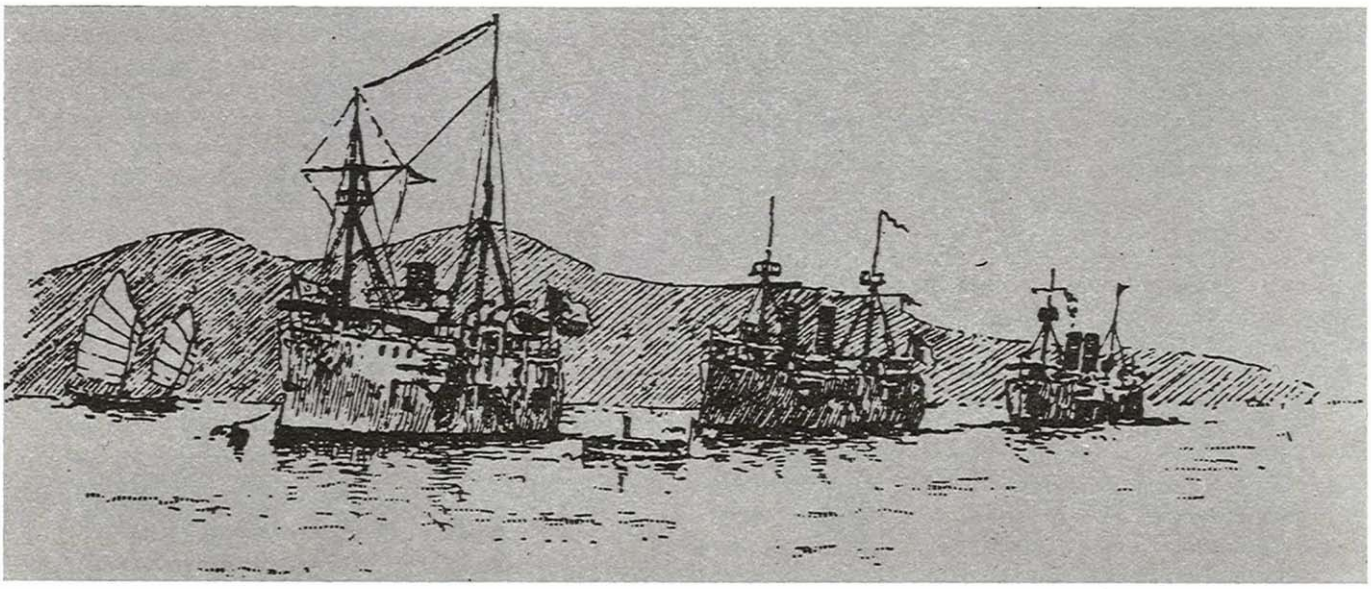
(...) É finalmente o "S. Gabriel" um bom navio no seu género, bem construído, com boas acomodações, suficiente ventilação, boa artilharia, máquinas de confiança e económicas.

A guarnição do navio é composta de 15 oficiais, 14 aspirantes, 24 sargentos e 202 praças, num total de 255 homens.

Depois de darmos aos leitores uma imagem da Marinha de Guerra Portuguesa, na época, e da unidade naval que fez a primeira viagem de circum-navegação, vamos descrever algumas das suas passagens — poucas, aliás, pois o espaço da nossa Revista mais não permite —, em que se fala da maior singradura feita pelo navio, de Honolulu a Yokohama (3400 milhas); de um jantar oferecido pelo cônsul de Portugal em Kobe — escritor e diplomata capitão-de-fragata Venceslau de Morais — ao comandante e oficiais do navio e do tufão que apanhou o navio na derrota entre Hong-Kong e Manila.

DE HONOLULU A YOKOHAMA

Na viagem de Honolulu a Yokohama tínhamos a considerar a grande distância a percorrer, 3400 milhas pelo círculo máximo; a certeza de encontrar a corrente contrária do Kuro Siwo, de 1 a 3 milhas por hora, ao aproximar-nos das costas do Japão; e mais sério do que tudo isto, o facto de, segundo as "Pilot Charts", publicadas pela repartição de hidrografia dos Estados Unidos, referentes ao mês de Junho, passarem 12% dos tufões entre nós e o Japão a 15% sobre aquelas ilhas. Na possível hipótese de encontramos estas tempestades,



O "S. Gabriel", em primeiro plano, e os cruzadores "Vasco da Gama" e "Rainha D. Amélia" fundeados em Hong-Kong (Desenho do comandante Pinto Basto).

seríamos apanhados no semi-círculo perigoso, e talvez obrigados a fugir do centro, retrocedendo a toda a força. Convinha pois levar o maior aprovisionamento possível de combustível e economizá-lo tanto quanto pudesse ser. Calculou-se que na coberta de ré e nos corredores poderiam caber 165 toneladas de carvão. Os cálculos de estabilidade não permitiam, porém, colocar, sem perigo, esse peso tão alto; entendemos ser suficiente 50 toneladas, que fariam elevar o centro de gravidade do navio a ficar 4,395 m sobre a linha do "fundo de querena" (...).

Seguimos ao longo da costa de Oahu (...).

No dia 19 de Junho, avistámos terra peloas 09.00 horas, e navegando a demandar Yokohama, entrámos ao meio-dia no canal de Uraga, e fundeámos fora do porto artificial, perto do navio almirante francês "Montcalm" e do cruzador austríaco "Kaiserin Elisabeth". Salvámos à terra e ao almirante francês (...).

DE YOKOHAMA A KOBE

Pelas 07.00 horas do dia 4 de Julho saímos do porto interior de Yokohama em direcção a Kobe (...).

Apenas no dia 5 de Julho amarrámos à bóia em Kobe, vieram a bordo, o cônsul de Portugal, capitão-de-fragata Venceslau de Morais, e um oficial da canhoneira alemã "Altis" (...).

Fui convidado para um jantar pelo cônsul no Oriental Hotel, e no dia seguinte realizou-se no consulado de Portugal uma recepção onde fui apresentado às senhoras e homens que constituem a nossa colónia.

No dia 8 teve lugar no grande restaurante japonês de Hiogo, Tokiwa Kuwadan, uma interessantíssima festa, oferecida aos oficiais do "S. Gabriel" pelo cônsul de Portugal. Foi um jantar completamente japonês, a que assistiram quarenta convidados, entre os quais os governadores de Hiogo e Osaka, presidente da Câmara, capitão do Porto, juiz do Supremo Tribunal, directores dos Correios e Alfândega, general director do Arsenal de Osaka, juiz S. Ukava, cavaleiro de Cristo, todos com os trajes de gala japoneses, cônsules da Rússia, Holanda, Espanha e Bélgica, membros da colónia portuguesa e 22 oficiais e guarda-marinhas do S. Gabriel".

Seguiu-se todo o cerimonial japonês, descalçando-se todos à entrada, sentando-se à mesa, ou antes no chão, segundo o uso japonês (...).

(...) O jantar foi servido por vinte gueixas ricamente vestidas, que durante os intervalos tocavam, dançavam e representavam com muita arte, distinguindo-se uma boa actriz, Ome-Yakko que representou por mímica, na perfeição, uma cena bucólica (...).

DE HONG-KONG A MANILA

Com muito bom tempo largámos de Hong-Kong para Macau pelas 08.00 horas do dia 25 de Setembro (...).

Tivemos notícias de dois tufões que das Filipinas se dirigiam para a costa da China, o que nos obrigou a demorar a nossa partida para ali (...).

As 08.00 horas de 28 embandeirámos em arco salvando ao meio-dia com 21 tiros, por ser o aniversário de Sua Majestade a rainha. Foi-nos oferecido um lanche no Hong-Kong Club pelo comandante da Estação Naval (...).

As 15.00 horas largámos da bóia, em direcção a Manila. (...) O vento NNE começou a refrescar, e o barómetro que durante dias se mantivera alto, a descer. Estas indicações faziam já supor que entrávamos na área duma tempestade rotatória. Para seguir as regras estabelecidas deveríamos pôr de capa e observar as mudanças de direcção do vento e o baixar do barómetro. Sabíamos, porém, que o tufão saíra do NE de Luzon e que os tufões que partem do N de Luzon nunca passam para o sul da linha que une aquela ilha com Hong-Kong. Tínhamos, pois, quase a certeza que não passaríamos pelo semi-círculo perigoso, e que, continuando ao nosso rumo 37° SE, o centro passaria por bombordo. Diz o ditado que: "quem nunca se arriscou, nem perdeu nem ganhou", e nós desejávamos ganhar tempo aproveitando o vento favorável. Pela meia-noite o mar já crescera muito, e o navio, apesar do pano (3), dava grandes balanços. Cerca das 03.00 horas de 29 partiram-se

(3) O "S. Gabriel", como era normal na época, tinha velas (ao menos para atenuar o balanço...).

a carangueja grande e o masteréu. Corri com a popa ao mar para diminuir o balanço, enquanto se peavam os paus e cabos, que só ao amanhecer se arriavam; tive receio de que fazendo este serviço de noite, houvesse qualquer desastre. Na manhã de 29 arriou-se o aparelho do mastro grande; o barómetro começou a descer mais rapidamente, o mar a cavar-se mais, e os aguaceiros a adquirirem uma terrível violência. A água do mar levantada pelo vento misturava-se com a chuva, cerrando a atmosfera de tal modo que tínhamos constantemente de apitar. O navio portava-se bem com o mar da alheta, entrando por vezes grande volume de água das vagas, que batiam contra os redutos das peças de ré. Pelo meio-dia estava o barómetro a 742,7 milímetros, e calculávamos pelo barociclonómetro que o centro se achava pelo través de bombordo a umas 40 milhas (...).

Descritas que foram três curiosas passagens da viagem do "S. Gabriel", apreciemos a parte final do livro em que se faz o seu balanço e se anotam alguns números.

RESUMO DA VIAGEM

Durante esta longa viagem de circum-navegação que durou 16 meses e 9 dias, percorremos 41 981 milhas (quase duas voltas ao globo pelo equador) e fizemos escala por 72 portos, entrando em alguns deles mais de uma vez.
Apesar de ter havido por vezes mau tempo e termos passado a 40 milhas do centro de um tufão no mar da China, nunca sofremos avaria importante, quer no casco quer nas máquinas, e algumas pequenas avarias foram reparadas a bordo.
Não se deu óbito algum a bordo, não houve doença alguma grave ou contagiosa, não houve qualquer desastre pessoal.
Nos portos foi a guarnição alvo das maiores demonstrações de simpatia das colónias portuguesas e das autoridades.
Em todas as colónias portuguesas, desde Macau e Timor até Cabo Verde, prestámos serviços sempre de acordo com os respectivos governadores.
Finalmente foi esta longa e interessante viagem muito vantajosa para a instrução profissional de todos os oficiais e praças de bordo.

DESPESAS

O custo total da viagem foi de 174 556$817 réis, isto é, uma média mensal de 10 709$007. A principal despesa foi em combustível: adquirimos 4575 toneladas de carvão que importaram em 40 905$415 réis, ou seja em média 8$941 réis; o carvão mais barato foi embarcado em Durban a 16 "shillings" a tonelada FOB, e o mais caro em Acapulco a 75 "shillings".
Constituiu, pois, o combustível 23,4% da despesa total. Foi com o carvão americano embarcado em Manila que navegámos mais barato, percorrendo uma milha por 297 réis; e o que saiu mais caro, foi o de Luanda, carvão velho com pequeno poder calorífico, que nos obrigou a gastar 1$824 réis por milha.
Nos diferentes portos dispenderam-se 81 720$768 réis; a maior despesa foi em Hong-Kong, 11 593$231 réis, onde a demora foi maior, e o navio entrou em doca, e a menor em Walfish Bay, onde apenas pagámos um telegrama por 6$131 réis.
Estávamos autorizados a gastar até 1500$000 réis em despesas de representação, mas apenas despendemos 950$219 réis, ficando portanto um saldo a favor de 549$781 réis.

A NAVEGAÇÃO

O desenvolvimento que têm tomado os serviços de artilharia, torpedos e electricidade, tem feito com que muitos oficiais se dediquem de preferência a estas especialidades, desprezando o serviço de navegação. É isto um grande erro e, segundo vários escritores, a causa dos numerosos desastres que nos últimos anos têm sofrido algumas marinhas.
Representa hoje um navio de guerra um capital valiosíssimo em vidas e valores, e depois de encalhado, a artiiharia e torpedos, por mais perfeitos que sejam, não servem para nada (...).

Concluindo: ontem como hoje, a Marinha foi sempre uma profissão aliciante e cheia de contrastes. Numas ocasiões, coisas maravilhosas como aquela recepção no Japão... noutras, casos desagradáveis como o rabo de tufão no mar da China... Talvez por isso, até os que passaram pela Marinha e dela não fizeram a sua vida, não deixam de a recordar com saudade!

M. Horta
Sarg.-aj. L

Náufragos na Costa do Índico

No n.º 77 (Fev. 78) desta revista, foi publicado um interessante artigo do 1.º-sarg. MQ RA Carlos Mendonça, sobre o salvamento de dois náufragos no Canal de Moçambique, durante a II Guerra Mundial, pelo aviso "Gonçalves Zarco". Como também fui testemunha desse salvamento, devo esclarecer que o comandante do navio era o capitão-de-fragata Jacinto Flaeschen de Mendonça e o chefe do serviço de saúde, o dr. Rui Terenas Latino.

Recordo-me de que me encontrava na tolda, quando me disseram que estava uma pequena embarcação à vista, e de que me dirigi com alguns marinheiros para o convés superior. Era um bote com a vela arriada e estendida no fundo da embarcação. Parecia não haver ninguém a bordo. Quando a embarcação acostou, um intenso cheiro de podridão fez-nos porém supor que iríamos encontrar, debaixo da vela, cadáveres. De repente, surgiram duas

cabeças que olharam para nós como se despertassem dum pesadelo. Eram dois chineses, quase mortos de fadiga e com muitos ferimentos, já gangrenados. Disseram-nos que eram tripulantes do navio norueguês "Wilford", que fora atacado a tiro de artilharia por um submarino, cinco dias antes. Seis tripulantes chineses tinham morrido e eles ficado feridos, durante o ataque. Os restantes tripulantes partiram nas baleeiras e deixaram-nos a bordo do "Wilford", convencidos de que estavam também mortos. Com muita dificuldade, puseram um bote na água e andaram à deriva, sem água nem mantimentos, até serem encontrados pelo "Gonçalves Zarco". Tinham-se tapado com a vela, para se defenderem da acção dos raios solares. Um dos náufragos era marinheiro e o outro cozinheiro.

Devo ainda acrescentar que as emoções daquele dia não terminaram com a recolha dos náufragos. O comandante mandou içar o bote e, quando este estava quase içado, partiu-se o pau de carga. Alguns marinheiros cairam no convés. Um deles, o marinheiro artilheiro n.º 4710, Domingos Cardoso, ficou inanimado aos meus pés. Receei que estivesse morto! O pau de carga batera-lhe na cabeça! Contudo, estava apenas atordoado e o médico disse que recuperaria rapidamente. No entanto, esta pancada teve consequências futuras e, segundo me informam, este marinheiro foi, mais tarde, reformado por incapacidade física.

De referir ainda que o "Gonçalves Zarco" tinha navegado durante três dias no Canal de Moçambique, à procura dos náufragos do "Wilford", sem qualquer resultado. Soubemos, mais tarde, que os tripulantes que abandonaram o navio nas duas baleeiras foram encontrados, no dia 9 de Junho de 1942, por um navio mercante.

Henrique da Fonseca
Cap.-m.-g.

Desporto

A EQUIPA MILITAR PORTUGUESA VENCEU A MARATONA DE GUARARAPES (BRASIL)

A equipa nacional, chefiada pelo 1.º-ten. Matos Simões, com os marinheiros Pedras, Oliveira e Freitas e o soldado Santos, fazendo entrega do troféu conquistado ao general adjunto coordenador do CEMGFA.

Organizada pela Faculdade de Direito de Recife, Brasil, disputou-se nesta cidade, em Agosto último, a II Maratona Internacional de Guararapes, em que participaram 586 atletas de 148 equipas, civis e militares, de diversos países.

A equipa representativa das Forças Armadas portuguesas foi a brilhante vencedora de tão importante competição internacional, tendo os seus atletas conquistado, individualmente, as seguintes classificações: mar. FZM Pedras, 2.º; mar. LFZM Oliveira, 3.º; soldado da Força Aérea Santos, 5.º e mar. SFZM Freitas, 14.º.

A representação das nossas FA, que foi chefiada pelo 1.º-ten. Matos Simões, foi recebida, no dia 29 de Agosto, pelo general Melo Egídio, adjunto coordenador do chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, a quem fez entrega do troféu conquistado.

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Tal como tinha sido anunciado, apareceu em circulação, no passado dia 9 de Agosto, a série comemorativa do 4.º centenário da morte de Pedro Nunes, constituida pelos dois selos que ilustram este apontamento.
Para além do valor filatélico deste conjunto, verdadeiramente notável pela expressividade que patenteia e onde é evidente um traço artístico bem demarcado, é de salientar o facto de assinalar uma efeméride relativa a um dos maiores matemáticos quinhentistas que, pelos seus extraordinários e vastos conhecimentos, colaborou intensamente para a solução de muitos problemas que preocupavam os marinheiros da gloriosa época dos Descobrimentos.
A náutica astronómica, a determinação da latitude a partir do conhecimento de alturas extrameridianas do Sol ou a determinação da declinação magnética também por observações solares, e ainda a primeira teoria da curva loxodrómica que serviria depois para revolucionar a cartografia náutica, foram alguns dos muitos ramos da ciência em que Pedro Nunes se imortalizou.

É, pois, vastíssima a obra científica em que o grande cientista se notabilizou pelo que, em nosso entender, esta homenagem filatélica é não apenas de interesse nacional, mas mesmo mundial, pela contribuição dada por Pedro Nunes para o bem de toda a humanidade.

A Armada portuguesa, por algumas vezes, cremos que três, deu a unidades navais o nome agora celebrado, o que pela resumida actividade de interesse para a navegação de que atrás falamos, se compreende e louva.

O DIA DO SELO EM PORTUGAL

A celebração deste dia, que nos últimos anos, como aliás temos referido, tem tido entre nós muito pouca expressão e significado, limitando-se, praticamente, ao entusiasmo de alguns, poucos, e à utilização de marcas postais em duas ou três localidades, será comemorado, segundo os desejos dos mais responsáveis pela filatelia portuguesa, no próximo ano, em novos moldes, com os quais se pretende atingir maior difusão e, se possível, o brilhantismo que se chegou a alcançar alguns anos atrás.
De facto, a Federação Portuguesa de Filatelia chamou a si as diligências conducentes a tal pretensão e entendeu, e muito bem, que a colaboração dos filatelistas e de todos os outros de qualquer modo interessados neste "hobby", é imprescendível, ideia quanto a nós merecedora dos maiores aplausos.
Para conseguir esse objectivo emitiu uma circular, na qual dá a conhecer as intenções desejadas, circular que, pelo seu interesse, vamos transcrever na íntegra:

Pretendemos — diz — *que a celebração desta efeméride, no ano de 1979, tenha o concurso da maioria dos filatelistas que são, afinal, os mais directamente interessados no assunto. Para além do inquérito que vamos solicitar seja feito junto daqueles a quem são distribuidas as pagelas emitidas pelos Correios e Telecomunicações de Portugal, é nossa intenção também de, através da Imprensa, pedir a colaboração de todos os que se interessam pela filatelia. Entendemos que deve ser uma data fixa e, se possível, coincidindo com um feriado nacional por forma a dar ao acontecimento a maior amplitude, independentemente do carácter histórico, religioso ou político que possa significar a data a indicar. Deseja-se comemorar o futuro Dia do Selo com um programa vasto, a nível nacional, se possível com a emissão de uma série de selos, numa palavra, com o significado que até hoje não teve.*
Somente com a colaboração de todos, mas de todos, conseguiremos atingir os nossos objectivos.
Reconhecemos que o momento não será o mais indicado para uma resposta pronta devido ao período de férias que se atravessou, e por essa razão se solicita que as respostas sejam remetidas até ao próximo dia 31 de Outubro.

Esta decisão impunha-se e vai ao encontro dos desejos dos filatelistas

que se sentiam um tanto desmotivados, senão mesmo descrentes, no significado do Dia do Selo nos últimos anos, tendo agora a oportunidade de se pronunciarem, colaborando com as sugestões solicitadas e concretizando-as com as respostas a enviar à Federação Portuguesa de Filatelia, na Avenida Almirante Reis, 70-5.°, em Lisboa.

SELOS DO VATICANO

O Departamento de Filatelia deste Estado Pontifício emitiu uma interessante série de três valores que foi posta a circular no dia 23 de Agosto último, e que apenas se manteve em circulação até ao momento em que foi conhecida a decisão do Conclave que elegeu o sucessor do Papa Paulo VI.

Registe-se o facto de os selos referirem a condição que os motivou, *Sede Vacante,* e o de apresentarem como motivos as *Insígnias da Câmara Apostólica,* a silhueta da *Basílica do Vaticano* e as *Chaves Cruzadas.*

Como é sabido, circularam durante muito pouco tempo, pelo que após a eleição do novo Papa João Paulo I, apenas têm valor filatélico.

G. Brandão
2.°-ten. SG

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Neste número, mais algumas curiosas mensagens...

50 — Nas vésperas da grande revista naval concentravam-se no porto muitos navios de guerra, de todos os tipos e de várias procedências, organizados em forças navais, e muitas embarcações de recreio, festivamente embandeiradas.

Próximo do navio-chefe duma força naval encontrava-se um iate luxuoso, pertença duma bela jovem, loira, que se bronzeava (ainda mais) no convés; com os binóculos bem regulados, o almirante "trazia", para mais perto ainda, aquela imagem quase irreal... E, justificando a fama de galanteador que granjeara, chamou o seu oficial de comunicações e ordenou-lhe que transmitisse para a bela proprietária do iate uma mensagem que significasse que ele, almirante, ali permaneceria durante a noite, de guarda, pronto a defendê-la, com o seu poderoso navio, de qualquer intruso...

O oficial de comunicações que nem por sombras era dotado do mesmo espírito poético do seu chefe, procurou, como mandam as regras, no Código Internacional de Sinais (o qual não é, propriamente, um tratado de declarações amorosas) um sinal que traduzisse, tão próximo quanto possível, aquela ideia, e transmitiu:

= DESEJO MANTER-ME
ENCOSTADO A SI DURANTE A NOITE =

Através dos binóculos, o almirante observou a reacção da moça, remexendo os ombros e sorrindo, de malícia, e sem se saber se de indignação ou de prazer...

51 — Aquele dia haveria de ficar assinalado na história das comunicações militares: inauguravam-se as ligações radiotelefónicas directas entre Lisboa e o distante Ultramar. A importância que se atribuia àquelas comunicações tornava a jornada um verdadeiro marco que bem merecia ser condignamente festejado. Para a cerimónia da inauguração, foram convidadas as altas patentes que envergavam as fardas de gala; os mais directos responsáveis pelo empreendimento manifestavam a sua alegria e sentiam-se orgulhosos; numa sala ao lado dispunham-se, sobre as mesas, taças para o champanhe...

Fizeram-se discursos apropriados à ocasião, trocaram-se efusivos abraços, e foi finalmente chegado o momento da inauguração do novo sistema: o "cortar a fita" consistia, neste caso, em discar-se um número num telefone. Tão simples como isso.

Do lado de lá, o comandante-chefe, de seu nome João, estava também pronto, como previamente combinado, para atender a chamada no seu gabinete de trabalho; e a sua resposta seria ouvida, em Lisboa, através dos altifalantes espalhados pela sala, para bem se apreciar a clareza da comunicação.

De cá, a alta entidade que procedia à inauguração, amigo íntimo do comandante-chefe, acabou de discar o número que lhe fora indicado; suspenderam-se as respirações dos presentes e surgiu a frase sacramental:

= ESTÁ LÁ? ÉS TU, JOÃO? =

A resposta saiu, de facto, clara, mas inesperada:

= QUAL JOÃO QUAL CARAPUÇA.
DAQUI FALA O MARÇAL.
DIGA LÁ O QUE DESEJA =

Depois do silêncio profundo, próprio das grandes broncas, descobriu-se o mistério: a ligação telefónica inaugural fora parar, descarada, à mercearia do Sr. Marçal, ali ao dobrar da esquina...

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

Numismática e Medalhística

MOEDAS PORTUGUESAS DA REPUBLICA — VII

1$00 (ESCUDO)

Após a implantação da República, em 1910, o sistema monetário português foi reformado, passando a basear-se no *escudo.* Até então, os valores monetários eram contados em *réis.* O escudo foi subdividido em centavos, equivalendo a 100 centavos. O escudo, que em 1910 herdou do mil réis 1,62585 g de ouro fino (1,8065 de 900°/oo), passou a 0,06651 g (0,0739 de 900°/oo) em 1931. Só em 1932 se cunharam valores superiores (2$50, 5$00 e 10$00), dado os 5$00 em ouro de 1920 se considerarem uma experiência (dois exemplares conhecidos).

Após esta ligeira introdução, vamos descrever o escudo, também conhecido por *dez tostões,* nas suas diferentes fases, de acordo com o metal utilizado na sua cunhagem.

1.ª FASE — 1912/1916 (PRATA)

As primeiras moedas cunhadas no novo regime eram lindos discos de prata de 835°/oo. A primeira moeda a ser trabalhada foi a comemorativa da Revolução, no valor facial de um escudo, referente a 5 de Outubro de 1910. No entanto, o seu aparecimento só surgiu em 1914.

Em 1915 e 1916 surgiram novos escudos em prata, mas com outra apresentação. Assim, numa das faces apresenta a efígie da República e a legenda *República Portuguesa* e data. Na outra, o escudo nacional e o valor facial.

Datas emitidas: três.
Diâmetro: 37 mm.
Peso: 25 g.

No mercado coleccionista o valor destas moedas no estado de BELA ronda os 600$00, sendo o *5 de Outubro* cotado por 900$00. No estado MBC (muito bem conservada), 400$00.

2.ª FASE — 1924/1926 (BRONZE-ALUMÍNIO)

Só após a I Guerra Mundial se voltaram a cunhar, em Portugal, valores *elevados.* Deste modo, o escudo reaparece em 1924. De liga mais pobre, mas de excelente aspecto artístico, tem as seguintes características:

Datas emitidas: duas.
Diâmetro: 26,8 mm.
Peso: 8 g.

As legendas são idênticas às dos cinquenta centavos, apresentando no anverso, mulher sentada com a bandeira nacional e a legenda *República Portuguesa* e data. No reverso, o escudo nacional e o valor — *1 escudo.*

No estado de MBC ou BELA, os valores destas duas datas são muito diferentes, sendo o de 1924 de 1000$00 a 1600$00 e o de 1926 de 100$00 a 250$00.

3.ª FASE — 1927/1968 (ALPACA)

A partir de 1927 apareceram os *dez tostões* brancos, tão conhecidos de todos nós, substituidos depois por moedas em bronze, em 1969.

No entanto, ainda vão aparecendo por vezes, dado o seu insignificante valor comercial que, na maioria das datas, se reduz ao facial.

Moeda simples e voltada para a circulação, não apresenta qualquer beleza nas suas faces. Possui o indispensável: *República Portuguesa,* escudo nacional, data e valor.

Datas emitidas: vinte e duas (1927/31; 1935; 1939/40; 1944/46; 1951/52; 1957/59; 1961/62; 1964/66 e 1968).
Diâmetro: 26,8 mm.
Peso: 8 g.

O seu valor mercantil em estado BC (bem conservada) é nulo, excepto o 1935 (700$00), 1939 e 1944 (40$00). Todavia, em estado BELA as datas inferiores a 1950 valem centenas de escudos, nomeadamente as anteriores a 1944.

4.ª FASE — 1969/1977 (BRONZE)

Esta cunhagem em bronze refere-se aos nossos dias, não sendo de prever, por enquanto, o seu fim.
Diâmetro: 26 mm.
Peso: 8 g.
Valor mercantil, nulo.
Aproveitamos para informar os nossos leitores que a cunhagem actual é caracterizada pelo eixo horizontal; quer isto dizer, que se aparecer alguma moeda de eixo vertical (caso dos $10 de 1974) é imediatamente cotada a valores superiores.

AFAC

Curiosidades

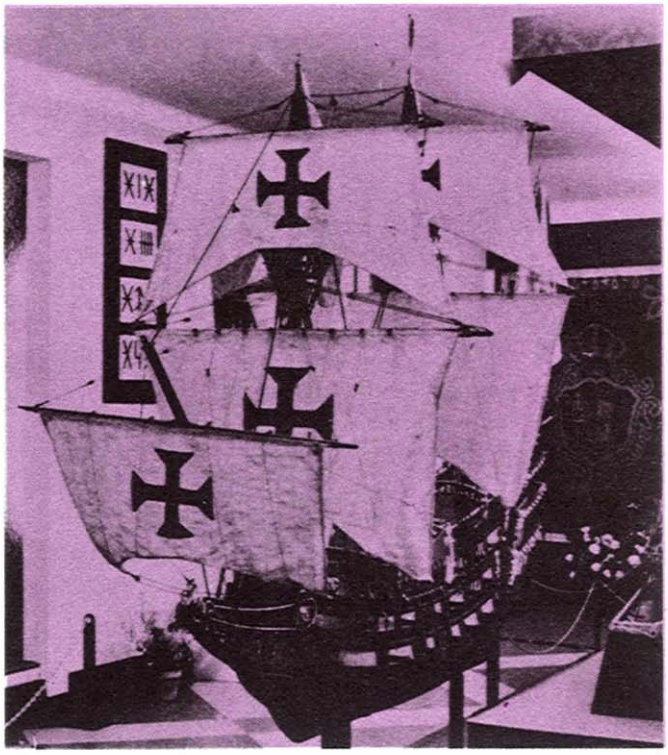
MODELO DE UM GALEÃO DO SÉCULO XVI

(Uma verdadeira relíquia que ficaria bem em qualquer museu do mar)

Na Capela do Senhor dos Navegantes, na Sé Catedral de Viana do Castelo, encontra-se, devidamente resguardado, o modelo do galeão "S. Gabriel", oferecido à Igreja Matriz (actual Catedral) por um construtor naval, na altura em que, por "homens do mar" do século XVIII, lhe foi oferecida também a referida Capela.
A melhor descrição deste modelo dá-o o dr. Luís de Figueiredo da Guerra, no catálogo da exposição de Arte Ornamental, realizada em Viana, em 1896.

Galeão do século XVI, de quatro cobertas e três mastros aparelhados à antiga, e armado com 30 canhões, dispostos em 3 filas, na proa um unicórnio; guarnecem as cobertas do castelo da proa galerias abalaustradas a terminar em guaritas, tendo a superior, debaixo dos balaústres, um renque de cruzes da Ordem de Cristo. Na restauração de 1895 se lhe colocou no último painel da popa um escudo das armas portuguesas da época em que se julga construído.
Mede 1,50 m de comprido sobre 0,35 de boca e outros 0,35 de pontal. Realizou a reparação com toda a meticulosidade António Gonçalves Pinto, da freguesia de Darque (...).

No modelo pode ver-se uma flâmula desbotada pela velhice, de fundo branco, com o nome do navio em letras azuis: "S. Gabriel".
Tem muitas figuras embutidas, douradas, de mulheres e homens. Como carranca, no bico do gurupés, um cavalo dourado, estilo puro sangue. As peças de artilharia mais baixas, a ré, próximo do leme, apresentam ser de grosso calibre; as de menor calibre estão na parte mais alta do navio; as intermédias estão a meio, aliás como parece ter sido convencional por motivos óbvios.
Tem também uma flâmula com a bandeira real; uma embarcação com cinco bancos corridos, e diversas figuras a vante, em alto relevo, douradas, encrustadas na estrutura do galeão, como caras de aspecto feroz, do tipo lobisomem (leão-homem) e tipos de tigres.



O modelo do galeão "S. Gabriel" (Foto cedida por Hélder Carvalho)

Segundo o filho do restaurador do galeão, João Gonçalves Pinto, também reputado construtor naval, o restauro de 1895 constituiu uma das paixões de seu pai quando ainda novo.
A confraria dos Mareantes entendeu que o trabalho devia ser gratuito; o artista recorreu ao tribunal judicial, que lhe arbitrou 100$000 réis pelo trabalho e mais condenou a confraria em 10$000 réis pelas despesas do processo.
Adiantou ainda que quando a seu pai mandaram o galeão para restaurar, se encontrava todo desfeito e o trabalho lhe demorou muitos meses de intensa canseira para ajustar todas as peças que lhe foram entregues num feixe.
Referimos finalmente, que João Gonçalves Pinto, recentemente falecido, doou à cidade, sua terra natal - Viana do Castelo — uma valiosa colecção de 47 miniaturas de navios e embarcações que demandaram aquele porto de mar, apesar de ter sido assediado por diversas entidades para lhas vender.

(Colaboração do ex-mar. CM António Maria da Silva Carvalho)

ABOLIÇÃO DA PENA DE MORTE

Agora que o novo Código de Justiça Militar, recentemente entrado em vigor, acaba de banir a pena capital por razões militares, em tempo de guerra, será curioso recordar uma carta que o grande escritor francês Victor Hugo dirigiu a um jornalista português, por ocasião da abolição em Portugal da pena de morte civil, em 1 de Junho de 1867. Frisa-se que o nosso país foi dos primeiros a tomar esta decisão. Na sua carta, Victor Hugo expressa-se da seguinte maneira:

(...) Não, não existem povos pequenos. Existem homens pequenos, infelizmente! Mas, por vezes, são estes que governam os grandes povos.

Os povos que têm déspotas assemelham-se a leões com açaimes.

Amo e glorifico o vosso belo e querido Portugal. Porque é livre, logo é grande.

Portugal acaba de abolir a pena de morte.
Realizar este progresso é dar um grande passo para a civilização.

A partir de agora, Portugal está à cabeça da Europa.
Vós, portugueses, não deixasteis de ser navegadores intrépidos.

Vós ides à frente, outrora no oceano, hoje na verdade. Proclamar princípios é ainda mais belo que descobrir mundos.

Grito: Glória a Portugal, e a vós: felicidades!...

ADMISSÃO DE ALUNOS PARA A ACADEMIA DE MARINHA

"Convindo que os Alumnos da Minha Real Academia da Marinha, persuadidos da inteira necessidade, em que se achão de huma melhor applicação em seus estudos, e de hum regular, e bom comportamento, possão constituir-se dignos do Meu Real Serviço, e devidamente venhão corresponder aos destinos a que se encaminhão, assim na Marinha, como no Exército: Sou Servido que aos Premios, que estão estabelecidos, e ás Informações geraes, que de todos costuma haver, se unão no fim de cada hum dos Cursos Academicos, seja o completo dos tres annos, que serve de habilitação aos Postos da Minha Real Armada, seja o do primeiro, e terceiro anno, que só he necessario para a classe de Pilotos, ou finalmente o primeiro, e segundo anno, de que precisão os que procurão os estudos da Fortificação, informações particulares, em que se reduza a tres termos os progressos scientificos, a saber de cada hum dos Alumnos, juntando-se o que se offerecer de sua conducta, moral e civilmente considerada; ficando dependente de taes informações para o futuro, como se acha estabelecido para a Universidade de Coimbra, com a qual haverá conformidade em tudo a este respeito, a admissão de qualquer dos ditos Alumnos para os exercicios, que pretenderem, não sendo sem a precedência dellas admittido nenhum ao Meu Real Serviço; necessitando igualmente das mesmas informações aquelle, que se proponha entrar na Academia Real de Fortificações; Pelo que, quando se fecharem, e concluirem os referidos Cursos Academicos, os seus lentes em Congregação, formalizadas mui escrupulosamente com toda a imparcialidade, e sã consciencia, as informações ordenadas, as remetterão á Secretaria d'Estado dos Negocios da Marinha, e Ultramar, a fim de sortirem o seu immediato, e pontual effeito. E porque o primeiro anno do Curso Academico da Marinha serve de fundamento aos que procurarão a Classe d'Aspirantes Pilotos, como alguns, que depois buscão a Aula do Comercio: Sou Servido que nenhum Discipulo entre naquella Classe, nem seja admittido á dita Aula, sem que haja delle a informação, que para isso mesmo terá lugar: E quanto fica Ordenado ácerca de taes informações será extensivo á Academia dos Guardas Marinhas. O Almirante Joaquim José Monteiro Torres, do Meu Conselho de Estado, Ministro e Secretário d'Estado dos Negocios da Marinha, e Ultramar assim o tenham entendido e faça executar com os despachos necessarios. Mafra, em 12 de Novembro de 1825. = Com a Rubrica de Sua Majestade".

(Decreto do Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, inserto na "Gazeta de Lisboa" — n.º 279 de 1825).

CURIOSIDADES

Por carta régia, escrita no Real Paço das Necessidades em 30 de Maio de 1904, foi nomeado aspirante de Marinha o Sereníssimo Infante D. Manuel Maria Filipe Carlos Amélio Luís Miguel Raphael Gonzaga Xavier Francisco d'Assis de Bragança Orleans Saboya e Saxe Coburgo Gotha.
Seria este infante, ao tempo duque de Beja, o último rei de Portugal, pois tendo subido ao trono em 1908 após a morte de seu pai, D. Carlos I, foi destronado pela revolução republicana em 5 de Outubro de 1910.

O primeiro português que usou a patente de guarda-marinha, foi o fidalgo Marcos da Cunha, filho dos condes de S. Vicente, alistado ao abrigo do decreto de 2-7-1761, em que o marquês de Pombal criara aquela classe.
Marcos da Cunha, que antes de ter atingido os catorze anos de idade foi proposto a tenente de mar — na época equivalente a capitão de infantaria — tinha nove anos à data do alistamento.

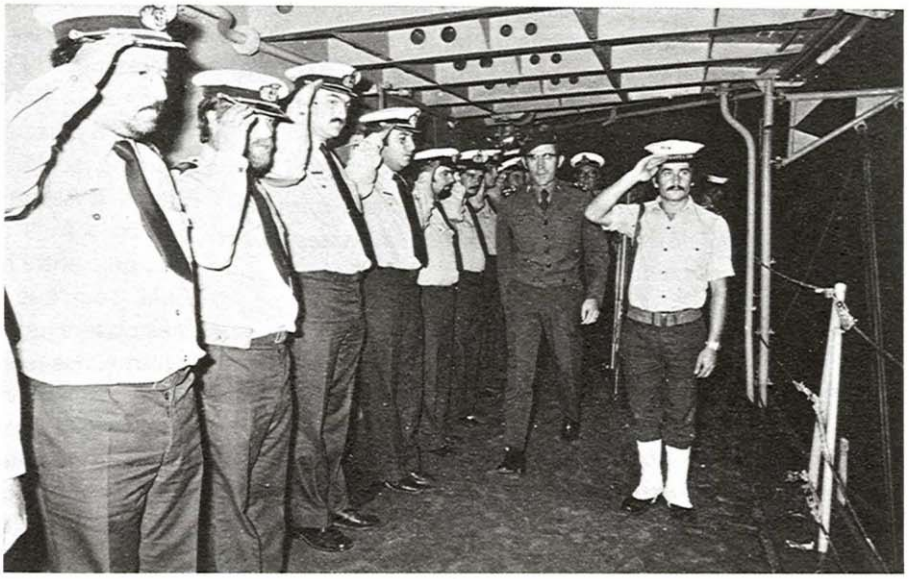
O primeiro corpo militar permanente que houve em Portugal, foi criado em 1618 com o nome de Terço da Armada da Coroa de Portugal.
Esta designação mudaria em 1640 para Terço da Armada Real do Mar Oceano e em 1708 para Regimento da Armada.

SEASA
Cabo aux.

EXERCÍCIO "MARTE 78"

Com a participação de alguns milhares de homens dos três ramos das Forças Armadas, decorreram, em Julho passado, em terra, no mar e no ar, as operações do exercício conjunto "Marte 78", o qual foi dirigido por um alto-comando constituído pelos generais Silva Cardoso e Altino de Magalhães, da Força Aérea e do Exército, respectivamente, e pelo contra-almirante Ramos Rocha.

Nas operações navais colaboraram além de unidades de fuzileiros, as fragatas "Comandante Roberto Ivens", "Comandante Sacadura Cabral", "Almirante Pereira da Silva" e



O general Ramalho Eanes, chefe do EMGFA, a bordo do "S. Gabriel", de onde assistiu às operações de desembarque de fuzileiros, na praia da Raposa, entre a Costa da Galé e a Costa Negra.

Aspecto de um desembarque de fuzileiros.

"Almirante Magalhães Corrêa", as corvetas "General Pereira d'Eça" e "Afonso Cerqueira", o submarino "Albacora", o navio-petroleiro "S. Gabriel", o draga-minas "Ribeira Grande" e algumas lanchas de desembarque, cujos efectivos rondavam os mil e setecentos homens. Algumas operações foram presenciadas pelas seguintes entidades: chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Ramalho Eanes; chefe do Estado Maior da Armada, almirante Souto Cruz; chefe do Estado-Maior do Exército, general Pedro Cardoso; chefe do Estado-Maior da Força Aérea, general Lemos Ferreira; ministro da Defesa, coronel Firmino Miguel; membros do Conselho da Revolução e da Comissão Parlamentar de Defesa.

LANÇA-MÍSSEIS ITALIANO NO TEJO

Aspecto da cerimónia no Padrão dos Descobrimentos.

Em visita de rotina, esteve no porto de Lisboa de 31 de Julho a 4 de Agosto passado, o cruzador "Vittorio Veneto", da Marinha italiana.

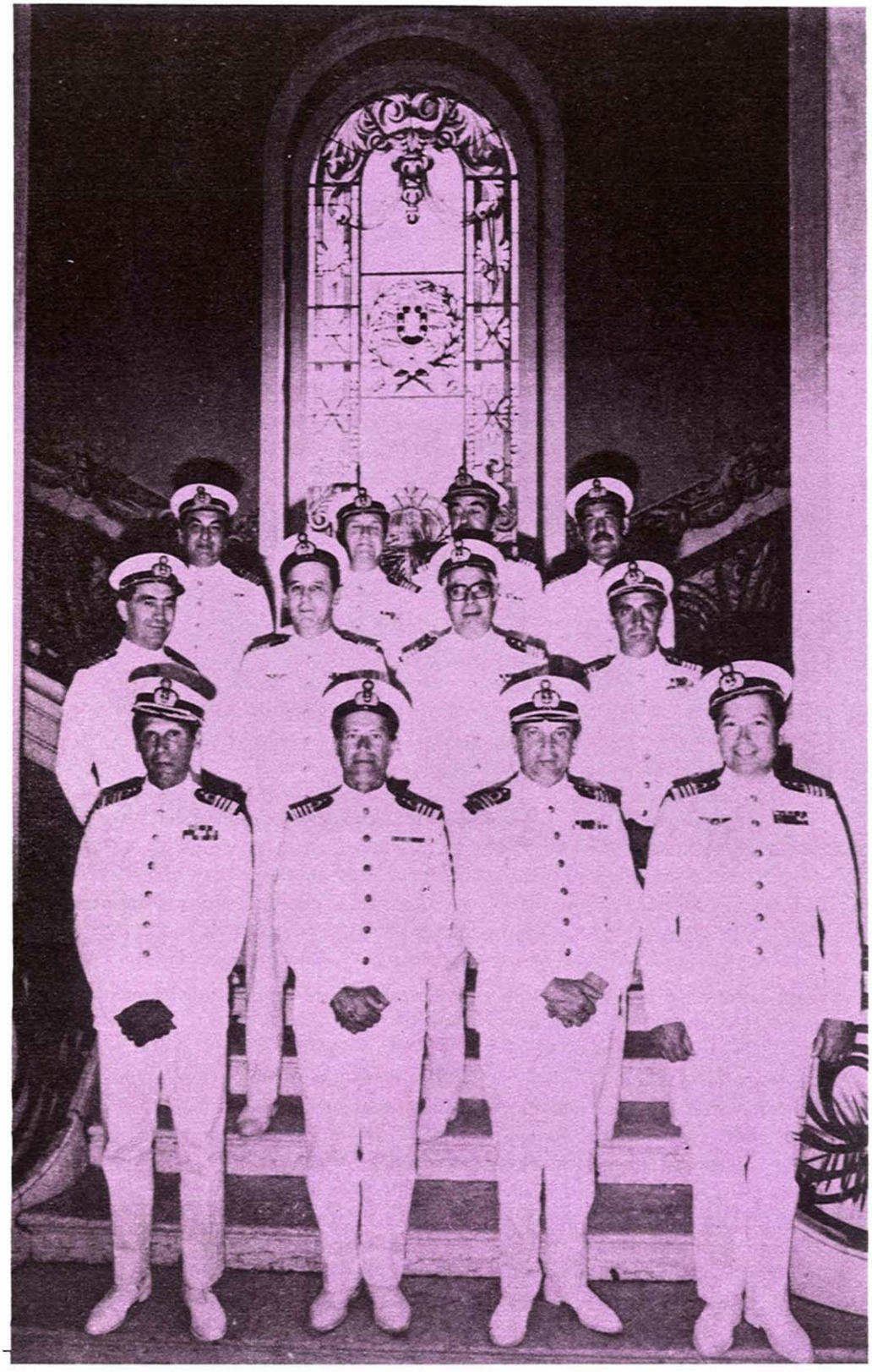
Unidade moderna, de linhas elegantes e equipamento sofisticado, nomeadamente sistemas lança-mísseis antiaéreos e anti-submarinos, este cruzador desloca 10 000 toneladas e tem 179,6 m de comprimento, 19,4 de boca e 6,9 de calado. Era comandada pelo capitão-de-mar-e-guerra Carlo Vandini e a sua guarnição compunha-se de 621 homens — 50 oficiais, 121 cadetes, 200 sargentos e 250 praças. Entre os cadetes, alguns pretencem às Marinhas do Iraque, Tunísia, Líbia e Venezuela.

Além dos cumprimentos da praxe ao comandante naval do Continente, elementos da guarnição do "Vittorio Veneto" tiveram ocasião de visitar o Museu de Marinha, Escola Naval, Comando Naval do Continente e Grupo n.º 2 de Escolas da Armada.

No dia 2, uma força do navio prestou homenagem aos navegadores portugueses, depondo uma coroa de flores no Padrão dos Descobrimentos, em Belém, cerimónia a que esteve presente uma companhia de fuzileiros portugueses e a Banda da Armada.

O cruzador, que atracou ao cais de Alcântara, pôde ser visitado pelo público, nos dias 2 e 3.

CURSO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA



Com a presença do vice-chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Silva Horta, em representação, por impedimento, do almirante CEMA, realizou-se no Instituto Superior Naval de Guerra, em Belém, em fins de Julho último, a cerimónia da entrega de diplomas aos oficiais superiores que terminaram o Curso Superior Naval de Guerra de 1978.

Os alunos do último Curso Superior Naval de Guerra. Da esquerda para a direita e de baixo para cima: cap.-m.-g. Moreira Rato Barreiros, Firmino Martins, Limpo Serra e Abílio Cruz Júnior; cap.-m.-g. Souto e Moura e Coutino Lanhoso, cap.-m.-g. EMQ Ferreira da Apresentação e cap.-m.-g. Azevedo e Pinho; cap.-m.-g. Vasco Viegas, Silva Junqueira e Quelhas Lima e cap.-m.-g. AN Lola dos Reis.

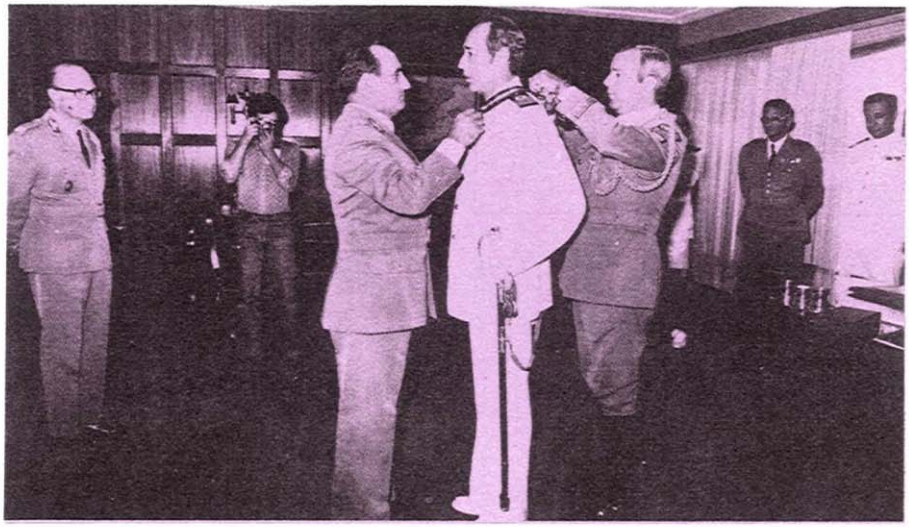
MINISTRO FRANCÊS NO MUSEU DE MARINHA

No dia 8 de Agosto findo, visitou o Museu de Marinha o ministro da Indústria e Comércio do Governo francês, o qual foi recebido e acompanhado na visita pelos vice-almirante Silva Horta, contra-almirante Emmanuel Ricou e capitão-de-fragata António Cardoso, vice-chefe do E.M.A., director e subdirector do Museu, respectivamente.

CONDECORAÇÃO DO ADIDO NAVAL BRASILEIRO

Em 29 de Agosto, o capitão-de-mar-e-guerra Passos Fernandes, adido naval e aeronáutico junto da Embaixada do Brasil em Lisboa, foi agraciado com a medalha de Mérito Militar de 1.ª classe, que lhe foi concedida pelo chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, pelos serviços prestados durante os três anos da sua permanência em Lisboa.

Numa cerimónia muito simples, o general Melo Egídio, adjunto coordenador do CEMGFA, impôs a referida condecoração ao comandante Passos Fernandes que, num impreviso altamente significativo e comovido, agradeceu a honra que lhe foi concedida.



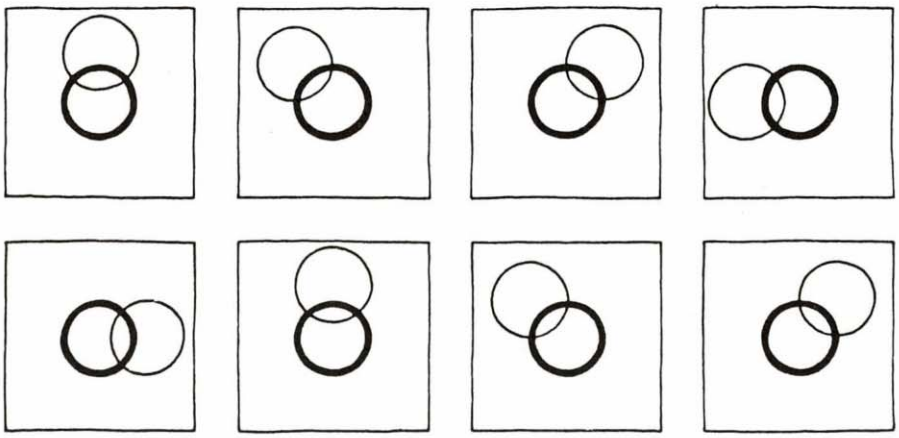
Estiveram presentes, o embaixador do Brasil, o vice-almirante António Leitão e o brigadeiro Costa Álvares, adjuntos do CEMGFA, o capitão-de-mar-e-guerra Oliveira Motta, substituto do condecorado, oficiais do EMGFA e oficiais em representação dos Estados Maiores da Armada e Força Aérea.

Quarto de Folga

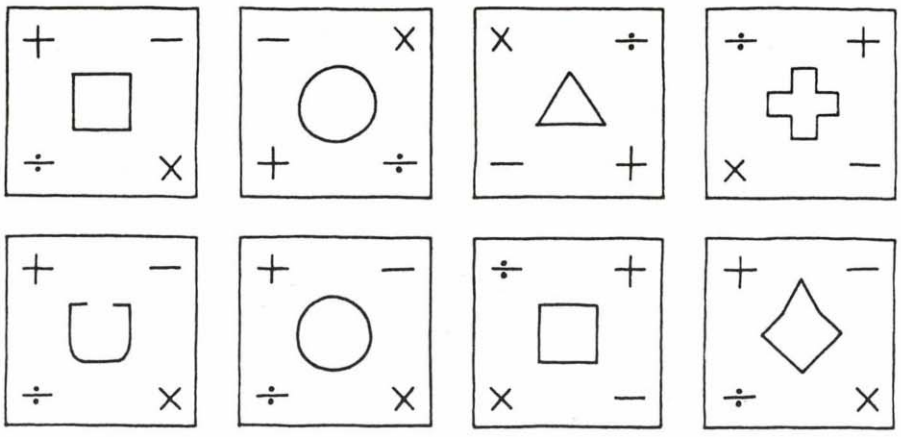
À PERSPICÁCIA DO LEITOR

Verifique a sua capacidade intelectual através do teste que se segue, seleccionando a alínea correcta. Só tem 15 minutos para responder. Tem 0,5 pontos por cada 2,5 minutos que levar a menos.

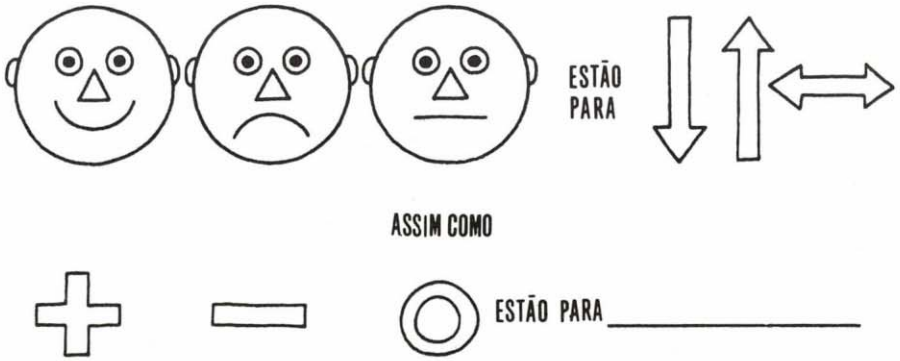
1. Qual das quatro figuras debaixo deverá aparecer a seguir à série das figuras de cima?



2. Qual das quatro figuras debaixo deverá aparecer a seguir à série das figuras de cima?



3. A analogia que se segue ficará correctamente completada com uma das alíneas indicadas. Qual é essa alínea?



(a) +,−,0 (b) 0,+,− (c) −,+,0 (d) 0,−,+

4. Se um avião 747 da TWA voar à velocidade média de 500 milhas por hora, quanto tempo levará a completar 20 viagens, das quais 5 são de 1000 milhas cada, 5 de 1500 milhas cada, 5 de 2000 milhas cada e as restantes 5 de 3000 milhas cada?
   a) 2 dias e 18 horas.
   b) 2 dias e 21 horas.
   c) 3 dias.
   d) 3 dias e 3 horas.
5. Maria, Alice e Ana usam ao todos 80 vestidos. Se metade dos de Maria forem tantos como a soma de dois terços dos de Alice com um quarto dos de Ana, quantos vestidos é que usa cada uma?
6. Se A × B = 24, C × D = 32, B × D = 48 e B × C = 24, quanto será A × B × C × D = ?
   a) 480; *b*) 576; *c*) 744; *d*) 768; *e*) 824.

Cada pergunta certa vale um ponto.

(Solução no próximo número)

(Adaptação de "TWA Ambassador", do cap.-m.-g. O. Lemos)

CONCURSO N.º 85

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

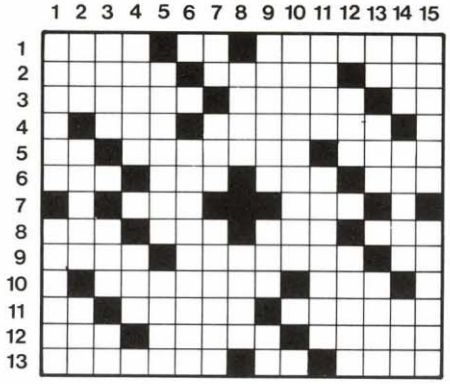
C A S A B R A N C A T U F G J
A N C A E A M A B L N I S H K
B R A T A B A R L N A T U E C
R A B S S O T R P O S V A D C
L L I E R T E X S I N U T X O
M G P Q R S T U V A B X C O R
N E O C O N S T A N T I N A Ã
T R U N T B I S O N S T A T O
C E U B Z E B T L I L E M I T
L I M I F B E L I R E T I N Ã
E F A Z S B N L A T A G T A A
A I S E A N G G L B R B A F I
I L I R T Z A E E O A L N T R
P O L T C R Z O R N F E G F D
Ã P N A C R I A F A S A E O N
S I P O T S A A I P F I R A A
V R T B E M G E O L G A Z I X
E T O P O R T S A I D N S L E
N E M D O S A T S N O C I Ã L
T E T U Ã O A T X V S T R M A

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes de 15 cidades situadas no norte de África. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente. Alguns dos nomes estão escritos de forma invertida.

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Maior que aldeia; preposição; vila do concelho de Ovar. 2—Que canta epopeias; aborreci; época. 3—Cor de rosa; verde; atmosfera. 4—Amarro; tocadela com uma gaita. 5—Consoantes de demo; artífice; liga (inv.). 6—Prefixo que designa atmosfera; anagrama de mar; nome de homem; zona industrial da Alemanha. 7—Anel; magneto. 8—Víscera; quer muito; capitão (abrev.); santo. 9—Pertenciam; garbosas; nota musical. 10—Novato; sem roupa. 11—Prefixo de direcção; aloirado; acertes. 12—Troçou; anda para trás; buraco por onde passam os mastros nos navios. 13—Corajosa; interprete um escrito; grande rapidez.

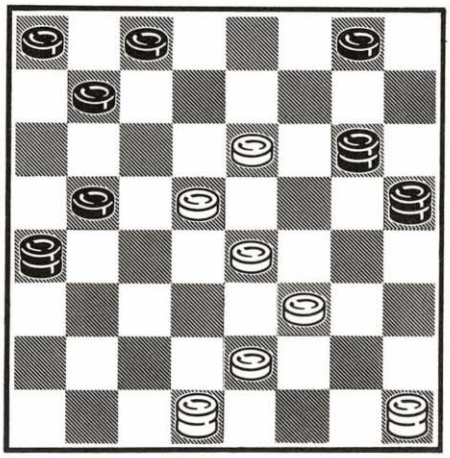
VERTICAIS: 1—Caminho estreito; nota. 2—Árvore da Malásia que dá resina venenosa; calcular; unidade de força. 3—Plana; nome tipicamente escocês; grito de dor. 4—Recebe de boa vontade; imensidade. 5—Aromatizara; faço tocas. 6—Coagulação sanguínea no interior dos vasos (pl.). 7—Acusada (inv.); instrumento para encurtar as calhas das linhas férreas; leviana. 8—Amarras; exasperou. 9—Preferida em votação; passo ao coador; sufixo de quantidade. 10—Farias sentar. 11—Topa; vaidoso. 12—Nome de mulher; porca. 13—Popa; ar (inglês); aniversário. 14—Exaspera; microscópio simples; época. 15—Largar; santo sacrifício (pl.).

(Solução no próximo número)

Agostinho Fardilha
Ex-mar. M

DAMAS

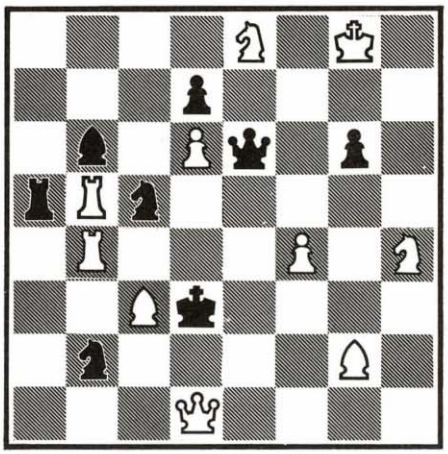
(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

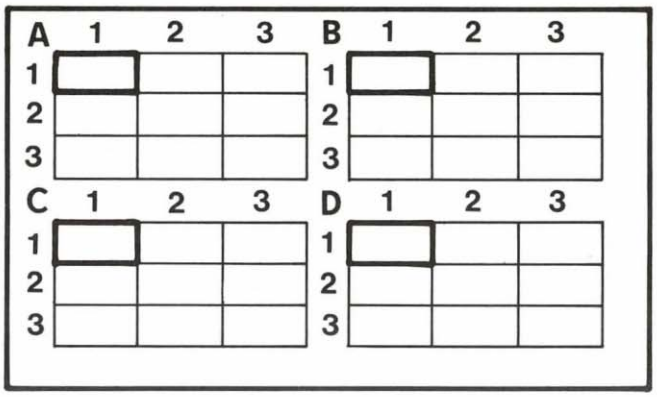
XADREZ

(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e dão mate em dois lances.

QUADRO MÁGICO SILÁBICO *(Solução no próximo número)*



HORIZONTAIS E VERTICAIS:

Para A: 1—Chapuz dos cabos do leme. 2—Modelo de navio em tamanho natural. 3—Consternado.

Para B: 1—Rapinante. 2—Navio sagrado dos Atenienses, empregado só em serviço da religião ou do Estado. 3—(Bras.) (Gir.) Navalha de barba.

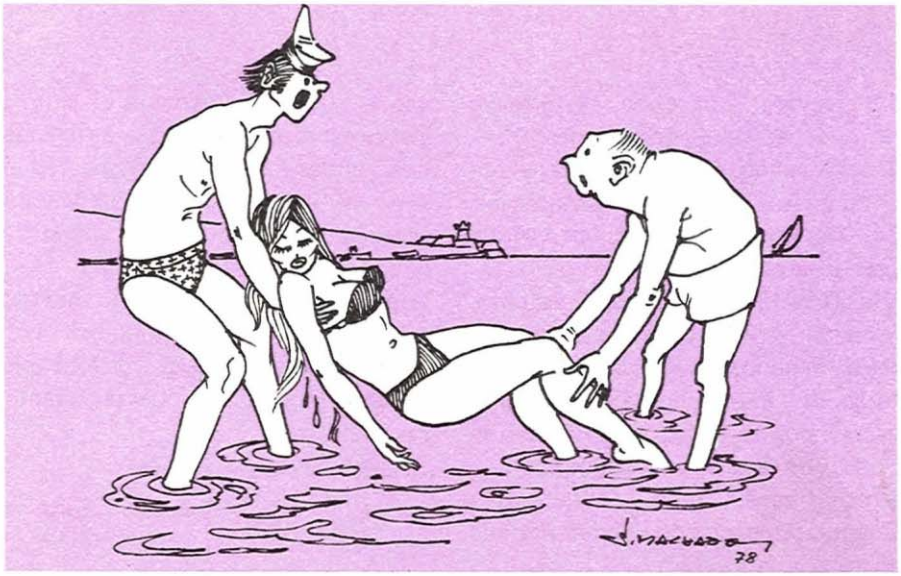
Para C: 1—Conjunto das velas de um navio. 2—Diapasão. 3—É digno de.

Para D: 1—Laje sepulcral. 2—Cavalo magro e fraco. 3—O mais antigo de uma classe ou colectividade.

CONCEITO: Navio português.

Este passatempo compõe-se de palavras de três sílabas. Coloque uma sílaba em cada quadrículo e encontrará o CONCEITO nos quadrículos negros.

Mindogues



— **Desculpe lá, mas quem a descobriu primeiro a afogar-se fui eu ...**

BASTA DE TANTO ENCOLHER

Não é preciso ser-se muito antigo para se saber que a Armada se "pôs em camisa" há relativamente pouco tempo.

A coisa aconteceu por variadas razões que não interessam para o caso, e que se podem sintetizar com o facto de se reconhecer na Armada a necessidade de dotar os seus homens com um uniforme prático para o trabalho do dia-a-dia, e semelhante para todas as hierarquias — oficiais, sargentos e praças.

Todavia, não é da razão de estabelecer o uniforme em questão que vos quero falar, mas sim do que me aconteceu ao usar as primeiras camisas azuis do mesmo.

Eu cheguei de fora, de qualquer parte, nem me lembro já donde e quando, e encontrei o tal uniforme estabelecido.

Vai de arranjar um para mim. Impunha-se! Nos Abastecimentos havia as camisas, mas o informador avisou logo "... mas não te esqueças de comprar, pelo menos, dois números acima, que encolhem muito".

Comprei 42. Para quem usava então 39/40, 42 estava bem de certeza, pensei para comigo.

Cheguei a casa com as camisas e logo vesti uma para ver. Não havia dúvida, tínhamos camisas para dar e vender. A fralda ia, à vontade, além do joelho. Achei demais! Chamei minha mulher. Ao ver-me, ia morrendo a rir. Em fralda de camisa além do joelho... estava de apetite! Todo eu era camisa!

Chegámos à conclusão de que, cortando a fralda por altura do meio da coxa ainda ficaríamos com muito pano para o que desse e viesse.

As camisas foram cortadas à confiança e ficaram bem, e seguidamente postas a lavar.

Vestida novamente a camisa, depois de lavada, obteve-se o seguinte surpreendente resultado: a fralda pelo meio da coxa veio para a altura da cintura, mal dava agora para meter a camisa nas calças e aquela saía para fora ao mais pequeno movimento, sobretudo numa respiração funda, ainda que vagarosa.

Capt. Zuzara

SOLUÇÕES

CRUZADA INGLESA

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1 — Cabrita; mestre. 2 — Omisso; bem; orar. 3 — Ri; ala; cala; lira. 4 — Vê; cão; onda; moer. 5 — El; Aldas; irai. 6 — Ti; si; roas; cairo. 7 — Aa; tó; gr; somar. 8 — Saleira; ano; és. 9 — Sede; raiz; mós; mé. 10 — Cios; asso; ore; ar. 11 — Odes; rama; mês; ré. 12 — Melo; iró; amo; ai. 13 — Aromai; marisma.

VERTICAIS: 1 — Corveta; ascoma. 2 — Amielias; eider. 3 — Bi; acostado; elo. 4 — Rs; lã; ioles; som. 5 — Is; ao; ar; era; ria. 6 — Tocologias; Ari. 7 — Bandarrismo. 8 — Mel; dás; sazoara. 9 — Ema; asco; amo; mar. 10 — Sol; miam; nó; remi. 11 — Tri; oria; ose; sós. 12 — Rarear; remaram. 13 — Erários; sereia.

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

1. e4
   se:
1. ... d4
2. c × d4, cheque/mate.
   ou:
1. ... d × c3
2. Df2, cheque/mate.
   ou:
1. ... d × e4
2. C7 × e4, cheque/mate.

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1 — Corveta. 2 — Sá; si. 3 — Em; lás; at. 4 — Paioleiro. 5 — Ano; MGP. 6 — Atã; ipo. 7 — Ana; ala. 8 — Rasteiras. 9 — As; eia; si. 10 — Co; tá. 11 — Martelo.

VERTICAIS: 1 — Cepa; aras. 2 — Mananas. 3 — 0s; iotas; cá. 4 — Ralo; teor. 5 — Ala; lei. 6 — Esse; iate. 7 — Ti; ímpar; al. 8 — Argolas. 9 — Stop; Ásia.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

BRANCAS	PRETAS
1. 16-20	13-3-16
2. 17-21	24-15
3. 21-30 = D	16-27
4. 30-20-11-21	e ganham.

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do n.º anterior)

1 — Apaga. 2 — Ainda. 3 — Autor. 4 — Atola. 5 — Arnês. 6 — Apita. 7 — Afoga. 8 — Algoz. 9 — Abala. 10 — Aulas. 11 — Alvor. 12 — Anãos. 13 — Acolá.

(António Galvão).

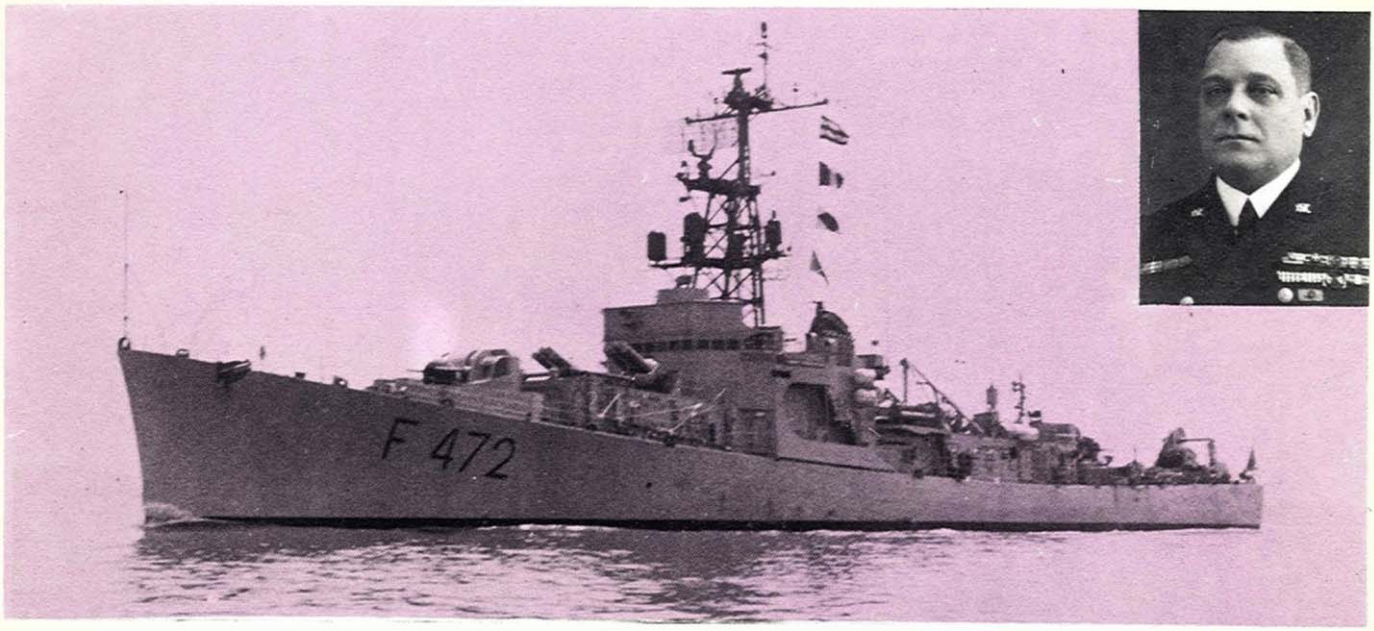
SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 84

Mercúrio. Vénus. Terra. Marte. Júpiter. Saturno. Urano. Neptuno. Plutão.

VENCEDOR:

José Matias Guardado, 1.º-mar. CE, Força de Fuzileiros do Continente.

Os nossos navios e os seus nomes



Fragata "ALMIRANTE PEREIRA DA SILVA"

Planeada segundo desenhos das fragatas da classe americana "Dealey" e "Courtney", foi construída nos estaleiros da Lisnave, em Lisboa, no ano de 1967.

Navio de características para a luta anti-submarina, é para tal dotado do seguinte armamento A/S: oito lança foguetes "Bofors", em dois reparos quádruplos; seis tubos lança-torpedos, em dois reparos triplos; dois morteiros para bombas de profundidade. Tem um sonar de ataque, com calculador e direcção de tiro acoplada às armas de proa; outro de pesquisa, panorâmico, de médio alcance e um domo rebocado, de profundidade variável (VDS).

A sua artilharia tem objectivos essencialmente antiaéreos, e consta de quatro peças de 76.2 mm, em dois reparos binados e duas direcções de tiro. No que respeita a defesa contra a guerra electrónica e ABC, dispõe de um equipamento muito completo para a G.E. passiva e de equipamento de detecção de radioactividade; está dotado, igualmente, de um circuito de descontaminação por chuveiro.

Está equipada com um radar de aviso de superfície, outro de aviso aéreo, um de navegação e dois de ataque, estes ligados às direcções de tiro.

Esta fragata mede 95,9 m de comprimento, 12,2 de boca e 5,3 de calado (máximo). Deslocamento máximo, 1900 ton.; standard, 1450 ton. Tem duas caldeiras e um conjunto de turbinas acoplado a um único hélice, com uma potência de 20 000 Shp; desenvolve uma velocidade máxima de 27 nós e tem uma autonomia de 4000 milhas a 15 nós.

A sua guarnição é composta de 12 oficiais, 24 sargentos e 130/144 praças.

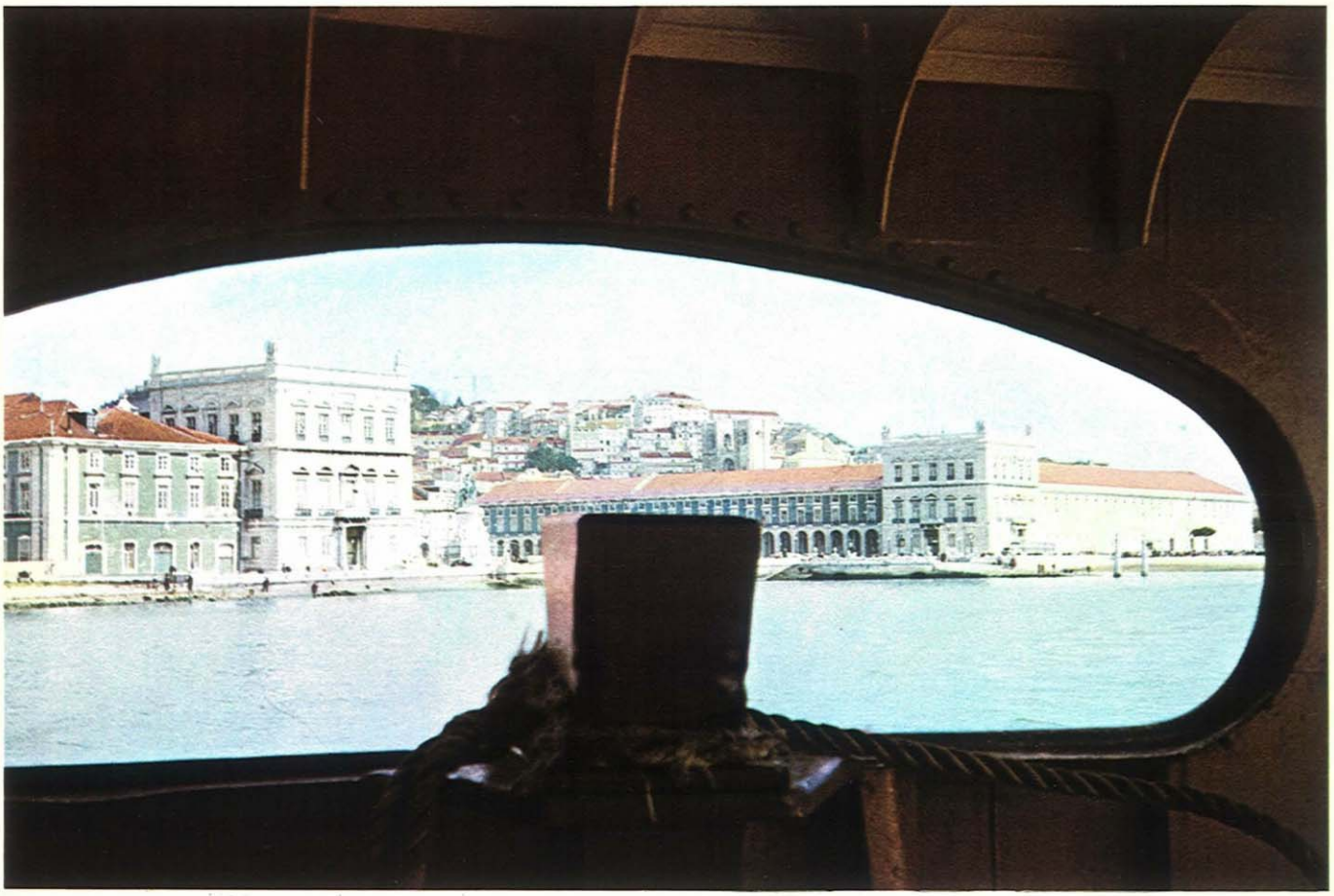
Patrono: contra-almirante Fernando Augusto PEREIRA DA SILVA

Nascido a 13-1-1871, viria a falecer em 3-11-1943.
Alistou-se na Armada em 1889, tendo percorrido todas as antigas colónias portuguesas e visitado grande parte do mundo.
Assumindo em 1923 a gerência da pasta da Marinha, iniciou uma obra que há muito idealizara: dotar o país com uma Armada condigna, tarefa a que se dedicou com o maior afinco. Na verdade, foi ele o precursor do ressurgimento naval, começando por pôr as dez inúteis e abandonadas unidades de que nessa altura se dispunha a navegar e por forma a terem a máxima eficiência. Depois, constituiu o primeiro agrupamento de navios para a viagem de circum-navegação do continente africano, reforçou o nosso poder naval no Extremo-Oriente, criou um centro de aviação naval em Macau e mandou executar ao largo da barra de Lisboa os primeiros exercícios de bombardeamento aéreo. Preparou a base naval de Vila Franca de Xira para as esquadrilhas de torpedeiros e contratorpedeiros e, em 1925, organizou um largo período de manobras nas costas Norte e Sul do país, executadas por uma força naval formada por 21 navios. Elaborou um programa de renovação da Armada que apresentou ao Parlamento. Nele preconizava a aquisição de um navio-escola, 14 unidades de superfície, 8 submarinos e 2 esquadrilhas de hidroaviões.
Foi a grande reorganização levada a efeito pelo almirante Pereira da Silva, a pedra angular do ressurgimento da Armada. Deixando de ser ministro, continuou ao serviço, no desempenho de diversos cargos importantes, passando à Reserva em 1933, situação em que foi mais tarde, promovido a contra-almirante.

M. Horta
Sarg.-aj. L

Encantos do Tejo

Cacilhas — "Cacilheiros" atracados.



Lisboa vista pela buzina dum "ferry-boat". *(Fotos do cap.-frag. AN Caeiro Junça)*

N.º 86 / NOVEMBRO 1978 / ANO VIII

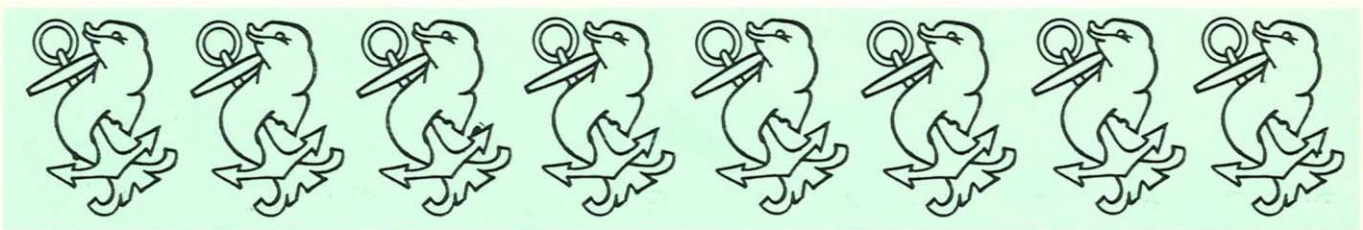
revista da ARMADA

Na "Sagres" mais uma vez... vai um abraço português

(pág. 18)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
P. Machado	**Apontamento**	4
A. Costa	**Aquela Voz**	4
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	5
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** A vida dos astronautas em ausência de peso	6
Vários	**Voz da Abita / Cartas ao Director**	9
M. Horta	**Notícias Pessoais**	10
A. Costa	**A Carta Náutica Internacional**	11
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	16
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	17
D. Barreiros	**Na "Sagres" mais uma vez... vai um abraço português**	18
E. Ricou / V. Menezes	**Curiosidades**	22
G. Brandão	**Filatelia**	23
S. B.	**Histórias de Marinheiros** 5 — A nódoa do choco	24
M. Horta	**Reportagem**	25
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 86/NOVEMBRO 1978/ANO VIII

Preço de venda avulso 10$00

Assinaturas anuais:

Continente, Ilhas, Macau, Cabo Verde, Guiné-Bissau, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Timor e Espanha 100$00
Estrangeiro — excepto os países supracitados 185$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Quando a "Sagres" chega... há sempre uma multidão de portugueses à espera dela.

(Foto do 1.º-sarg. CM Ramiro Magalhães)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Entrega de comando

No passado dia 9 de Outubro, o almirante Augusto Souto Silva Cruz entregou o comando da Marinha ao almirante António Egídio de Sousa Leitão.
A cerimónia, que se realizou na famosa *Casa da Balança,* presidiu o Presidente da República e chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Ramalho Eanes.

O objectivo maior de qualquer oficial da Armada, que o seja de verdade, é comandar um navio. No entanto, ao assumir o cargo, sente perfeitamente a responsabilidade que ele envolve. Um navio vale muitos milhares de contos e a guarnição... vale ainda mais! E ambas as coisas o Governo e o Povo põem nas suas mãos para os servir, em todas as circunstâncias.
E num navio tudo pode acontecer: encalhe, incêndio, abalroamento, naufrágio... e por tudo o comandante é responsável. Se falhar a sua missão, falhará também a sua carreira.

E um comando é tanto mais difícil quanto maior for o navio — tamanha nau, tamanha tormenta, como bem diz o povo...

Imagine-se pois a complexidade do comando da própria Marinha, que o almirante Souto Cruz entregou ao almirante Sousa Leitão!

Ao despedir-se do primeiro, a "Revista da Armada" manifesta-lhe o seu apreço, agradece as facilidades que sempre concedeu e deseja-lhe muitas felicidades no novo cargo de vice-chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas.
Ao cumprimentar o segundo, deseja, sinceramente, que os ventos lhe soprem de feição e que a roda do leme, que agora manobra, lhe obedeça e seja leve.

C/ alm.

Apontamento

A todos aqueles, e felizmente são muitos, que não se envergonham de ter cumprido.

O almirante tinha o seu feitio, é certo, e impunha um método de fiscalização de trabalho, aliado a uma sobranceria distante, que não agradava à maioria dos seus mais directos colaboradores, não só porque o trabalho era maior, como se sentiam subjugados por um misto de inveja e malquerença que não tinham coragem de denunciar num vis-a-vis, que até seria possível. O Homem receberia o grumete e o comandante com os mesmos termos e, sobretudo, com a mesma cara.

O almirante tinha as suas coisas, a sua teimosia, a sua vaidade. Mas era um almirante, com as suas estrelas bem conquistadas de quem não deve favores a ninguém e, muito menos, mostra que deve. Era um duro, a quem dificilmente se indicava o caminho, mas era um homem que assumia as suas responsabilidades no momento e no local onde elas devem ser assumidas. No seu gabinete ou a comer sardinhas assadas na praia, não pela subserviência que lhe era devida, mas antes pela dignidade do seu olhar, ele era, indiscutivelmente, o Senhor Almirante.

Mas este homem, sempre fardado e com um pequeno cigarro na boca, gostava de viver a sua vida, com os parentes, com a família, com os amigos e, como tal, sempre que podia, viajava, dava jantares, organizava festas ou, muito simplesmente, aceitava convites que lhe dirigiam em retribuição à sua simpatia.

Os seus colaboradores, sempre atentos e desejosos de bem cumprir, lá se apresentavam no aeroporto, no cais, no átrio para se despedirem e desejarem boa viagem ou lhe apresentarem, perguntando pela família, óptimo regresso.

Ou, então, lá arranjavam mil maneiras de serem convidados para uma festa ou, como por acaso, apareciam, de branco trajados, acompanhados de esposas solícitas, na messe onde sabiam que Sua Excelência, nesse dia, ia jantar.

Era difícil arrancar louvores ao almirante, mas no dia em que se fosse embora, que acabasse a comissão, mal seria que não desse o justo valor e a boa medalha a quem não poupou horas para o servir. O futuro era, pois, compensador.

Mas um dia, porém, verificou-se a inesperada solução de continuidade do posto de comando e o almirante, embora alheio à espada que partiu esses elos, teve de abandonar, de imediato, não só o lugar como a sua carreira.

Anos de vida acabaram naquela noite e o almirante partiu, sozinho, para um canto do aeroporto onde tantas vezes foi esperado com sorrisos de concupiscência louvadia. E, numa farda branca ainda luzidia, mas com uma tristeza marcada no olhar, partiu, quase sozinho, no meio de três ou quatro comovidos apertos de mão.

Foi, no entanto, até ao fim, um almirante, e o obrigado profundo com que acompanhou esses diminutos mas fortes cumprimentos, traduziram-se, certamente, no maior louvor a que os agraciados puderam aspirar.

Mas, é claro que tudo isto é um conto. Porque não existem homens maus e, principalmente, porque mesmo que estes homens existissem e tivessem demonstrado esta ingratidão e esta hipocrisia, tudo isso iria, uma vez mais, provar quão frágil é a memória dos homens.

Manuel Pinto Machado
Cap.-ten.

Aquela voz

Oiço aquela Voz,
que irrompe profunda
no silêncio do meu quarto.
E nesta noite
de encanto desprovida,
eu estou só
e aqui...
...no meio da escuridão...
...perdida!

Ana Maria Costa
Funcionária da Chefia
do Serviço de Justiça

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Continuamos, neste número, a publicar mais algumas curiosas mensagens...

52 — Vivia-se um período de grande agitação social e eram frequentes as acções de sabotagem, os ataques à bomba, etc. Havia que tomar-se, por isso, rigorosas medidas de segurança e tinham-se posto em vigor os procedimentos adequados a rápidas intervenções de equipas, especialmente treinadas para anularem os efeitos das referidas acções terroristas.
Foi num destes ambientes, que causou verdadeiro pânico a seguinte mensagem, enviada por uma autoridade marítima:

= INFORMO NAVIO MERCANTE X... TRANSPORTA VOLUME CONTENDO BOMBA RELÓGIO =

Felizmente, nada de mau acontecera, nem havia razão para isso. Afinal, aquele era um dos usuais comunicados que se fazem, a informar o destinatário de que a bordo de um qualquer navio mercante, segue determinado material, e que convém ser levantado logo que o navio chegue ao porto.
A encomenda continha, de facto, uma peça dum relógio, e que se dá o nome de bomba; não se tratava pois, de nenhuma bomba-explosivo.

53 — Há alguns anos atrás, em Angola, subiam o rio Zaire dois pequenos patrulhas da nossa Marinha, em missão de fiscalização. De quando em quando estabeleciam-se entre ambos as comunicações radiotelefónicas, mais para efeitos de teste, uma vez que navegavam em companhia.
Na altura de inverter o rumo, os navios teriam que passar em torno duma pequena ilhota, muito próxima da margem do Congo.
O patrulha de vante fez a manobra e iniciou a descida do rio; o segundo navio tentou seguir nas suas águas, mas a corrente atirou-o contra a margem do país vizinho, e encalhou.
Verificando a prolongada demora na aproximação, o primeiro navio transmitiu por rádio:

= INFORME QUAL É A DEMORA =

O jovem comandante do navio encalhado, pretendendo minorar o inconveniente da situação, deu como resposta esta bem humorada e inspirada justificação:

= RECEIO TER-ME TRANSFORMADO NUMA SALIÊNCIA SEMI-PERMANENTE DA COSTA CONGOLESA =

54 — A nave espacial americana transportava aqueles que seriam os primeiros homens a pisar o solo lunar. Era a grande aventura da humanidade, e na Terra vivia-se a ansiedade dos grandes momentos.
A poucas horas da concretização do sensacional acontecimento, o oficial de serviço ao Estado Maior da Armada foi acordado, de madrugada, pelo telefone que retinia, suplicante.
Do outro lado do fio estava uma senhora aflita, naturalmente pouco sabedora destas coisas dos astros, mas muito preocupada com a sorte dos heróicos astronautas. Logo que se identificou, ao telefone, o oficial de serviço escutou, atento, a seguinte mensagem:

= PEÇO-LHE QUE NÃO DESLIGUE E ME OIÇA ATÉ AO FIM. É QUE JÁ TELEFONEI PARA O EXÉRCITO E NÃO ME LIGARAM NENHUMA. DEPOIS TELEFONEI PARA A FORÇA AÉREA E DISSERAM-ME QUE NÃO PODIAM FAZER NADA. AGORA SÓ O SENHOR ME PODE AJUDAR. O PROBLEMA É O SEGUINTE: ACABO DE OUVIR NA RÁDIO QUE O FOGUETÃO AMERICANO ESTÁ QUASE A CHEGAR À LUA E EU VIM CÁ FORA, OLHEI PARA O CÉU E NÃO VI LUA NENHUMA. VAI SER UMA GRANDE DESGRAÇA SE NÃO MANDAM OS ASTRONAUTAS REGRESSAR IMEDIATAMENTE A TERRA. POR FAVOR, VEJA SE OS PODE MANDAR AVISAR =

O oficial de serviço, muito paciente (e bondoso), serenou a aflita senhora com a seguinte promessa:

= PODE FICAR DESCANSADA, MINHA SENHORA, QUE A MARINHA VAI JÁ TOMAR ACÇÃO. PROMETO-LHE. VAI VER QUE OS ASTRONAUTAS SE VÃO SALVAR =

E, de facto, salvaram-se!

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

A vida dos astronautas em ausência de peso

Antes que o homem se abalançasse à exploração do espaço foi preciso investigar as possíveis consequências da ausência de peso nas funções orgânicas. A medicina espacial teve que resolver inúmeras incógnitas e atacou o problema da sobrevivência humana no espaço em três grandes sectores: primeiro, os factores nocivos do meio espacial como radiações, meteoritos, etc.; segundo, os factores dinâmicos do voo como acelerações, vibrações, ruídos, ausência de peso, etc. e por último, os que se referem à própria vida no meio artificial que é a cabine estanque.

Nesta breve referência, trataremos apenas dos problemas que foram postos pela ausência de peso que é sem dúvida a característica mais espectacular dos voos espaciais.

Antes das experiências feitas com animais, receava-se que os futuros astronautas pudessem sucumbir por falência do coração. Verificou-se que a adaptação à ausência de peso não punha grandes problemas mas, no regresso à Terra, a desadaptação à gravidade terrestre era notória, causando perturbações. A permanência em situação de ausência de peso provoca uma alteração da distribuição do sangue no organismo, o desaparecimento da acção exercida pelo peso do corpo sobre os músculos e os ossos e perturbações no funcionamento de diversos receptores orgânicos que estão na base da orientação no espaço, do equilíbrio e da locomoção. Levanta também problemas de higiene e do curso normal da vida.

Absorção de bebidas a partir de um recipiente compressível com cânula.

A REDISTRIBUIÇÃO DO SANGUE NO ORGANISMO

À superfície da Terra, a acção da gravidade actua de forma constante sobre o sistema circulatório. Cada vez que o corpo muda de posição relativamente à vertical tem que se adaptar à nova situação. Quando se passa da posição de deitado para a posição de pé o sangue tem tendência a acumular-se na parte inferior do corpo. Há então uma série de reflexos que vão corrigir estas variações de distribuição do sangue e da pressão nos vasos sanguíneos. Se tais reflexos falham, podem verificar-se tonturas, vertigem ou desmaio. Em ausência de peso, desaparece a componente gravitacional e tudo se passa como se o astronauta estivesse deitado com a cabeça ligeiramente mais baixa que os pés. Aqueles reflexos já não têm lugar e o organismo desadapta-se à acção da gravidade. O sangue concentra-se então mais na metade superior do corpo — torax e cabeça

— dando uma sensação de congestão cefálica e congestão das mucosas nasais. O aumento do volume sanguíneo toráxico é interpretado pelo organismo como um aumento de volume geral do sangue em circulação, de forma que se desencadeiam mecanismos para redução desse volume fictício, por meio de estímulos à secreção de certas hormonas. Dá-se uma eliminação de água e diminuição da sensação de sede. Há perda de sódio e potássio e uma diminuição real do volume sanguíneo em cerca de 12%. Verifica-se portanto uma perda rápida de massa durante os primeiros seis dias de voo. Logo que os astronautas regressam à Terra, recuperam rapidamente o peso através da necessidade de hidratação desencadeada pelos mecanismos de compensação. Há uma redução de 8% nos glóbulos vermelhos.

Ao fim de quatro a seis semanas de voo orbital, os astronautas estão adaptados à situação e podem desenvolver uma actividade física normal e idêntica à que tinham na Terra. Os sistemas cardio-vascular e respiratório retomam as suas possibilidades que foram comprovadas em exercícios durante os voos no "Skylab".

Verifica-se uma redução da silhueta radiográfica cardíaca e uma ligeira diminuição do diâmetro interior do ventrículo esquerdo. Ao regressar à Terra, os astronautas não são capazes de efectuar aqueles exercícios com a mesma facilidade e nas mesmas condições fisiológicas — ritmo cardíaco e respiratório; aquele torna-se mais elevado e a tensão arterial é instável durante alguns dias. A baixa do tónus vasomotor pode conduzir a estados de síncope no regresso à Terra.

DESAPARECIMENTO DO ESFORÇO SOBRE OS OSSOS E MÚSCULOS

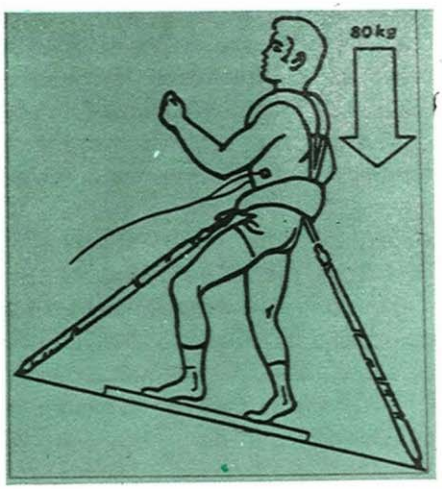
O desaparecimento do efeito do peso sobre os ossos e o trabalho dos músculos traz três consequências: modificações do metabolismo ósseo, mudanças de estática da coluna vertebral e atrofia muscular.

Notou-se uma descalcificação óssea por perda de cálcio que atingiu 4,5 a 7,9% nos astronautas do "Skylab". Esta perda de cálcio é acompanhada de um défice do metabolismo do fósforo.

A altura dos astronautas aumenta de 2,5 cm. Trata-se de um fenómeno reversível, devido ao aumento do volume dos discos intervertebrais. Dá-se o mesmo quando se permanece deitado, na Terra. Os músculos que, na Terra, se destinam a manter a posição do corpo e a andar, deixam de fazer qualquer esforço. Os mecanismos que regulam a contracção e distensão já não são solicitados. Os músculos perdem parte do seu tónus. Ao regressar à Terra, os astronautas sofrem perturbações da marcha e dores musculares.

ORIENTAÇÃO, POSIÇÃO E LOCOMOÇÃO

Para este efeito, o organismo dispõe de sensores, dos quais o mais importante se situa no ouvido (aparelho vestibular). O aparelho otolítico, no ouvido interno, é o sensor específico do campo gravítico. Reage à resultante do campo da gravidade, com qualquer outro tipo de aceleração. No espaço, desaparece a gravidade e ficam apenas as acelerações lineares que acompanham os movimentos do corpo. No momento de passagem à ausência de peso, dá-se a sensação de estar em queda livre. Desaparece a noção de alto e baixo. Altera-se a actividade de repouso que só se



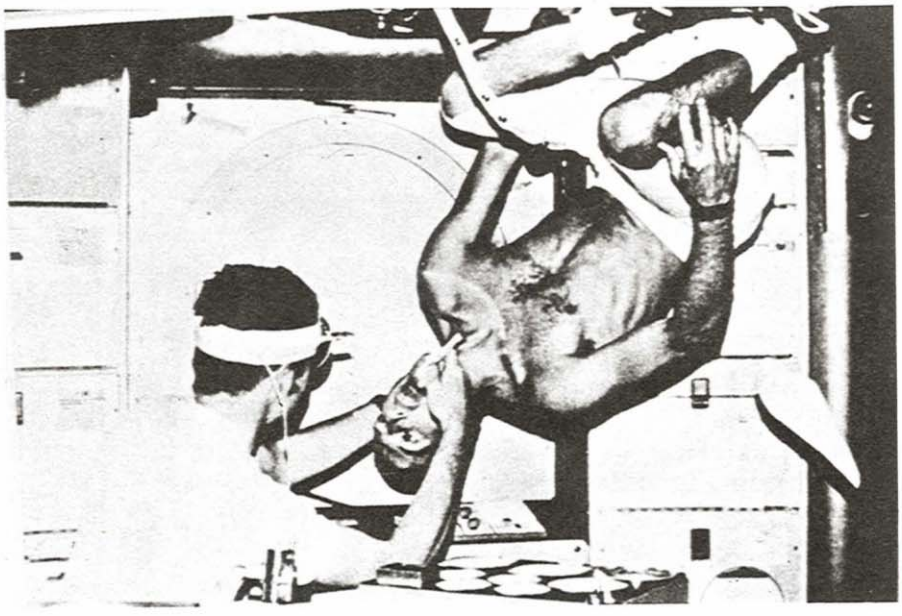
Dispositivo para exercício físico dos membros inferiores.

restabelece quatro ou cinco dias depois. Sofre-se de enjoo, com náuseas ou vómitos. Após a adaptação do aparelho vestibular, os astronautas ficam com maior resistência a movimentos angulares de rotação do que na Terra. Porém, no regresso, há que fazer a readaptação, pois verificam-se perturbações do equilíbrio, principalmente com os olhos fechados.

INGESTÃO, DIGESTÃO E EXCREÇÃO

A ingestão de alimentos não é perturbada em situação de ausência de peso, já que o bolo alimentar progride por efeito das contracções peristálticas reflexas e a gravidade tem aqui um papel muito secundário. Existem apenas os problemas de

Vantagens da ausência de peso. A cadeira de dentista é pura e simplesmente dispensada.



acondicionamento. A absorção de líquidos deve fazer-se por sucção, a partir de um recipiente fechado e mole. As diferentes bebidas (sumos, chá, etc.) são armazenadas sob a forma de pó, em recipientes a que se junta água posteriormente. A alimentação é toda desidratada, congelada, termostatizada ou em barras. Os alimentos são hidratados na ocasião do consumo. Há 70 tipos de alimentos diferentes no "Skylab". O volume e o peso da alimentação constituem um problema. Para o "Skylab", foi necessário levar uma tonelada de alimentos.

Os mecanismos de micção e defecação não são afectados em ausência de peso. Os problemas que surgem, situam-se ao nível da recolha dos produtos orgânicos expelidos. Têm sido adoptadas as seguintes soluções no "Skylab":

A matéria fecal é recolhida em sacos fixos a um assento de forma adequada e coberto por uma camada elástica que permite a estanqueidade quando o utilizador se senta. As fezes são arrastadas para o saco por meio de uma corrente de ar posta a circular por um ventilador especial. Após a utilização, o saco é desidratado no vácuo e o resíduo obtido é armazenado para fins de análise no regresso à Terra.

A urina de 24 horas de cada astronauta é armazenada. Ao urinar, o produto é arrastado por uma corrente de ar que o faz passar num separador de ar líquido centrífugo, antes de chegar ao saco. Mede-se o volume, tira-se uma amostra que é congelada para posterior análise na Terra. O resto da urina e o saco são lançados por meio de uma câmara especial, como a dos sistemas de salvação dos submarinos, num grande depósito para detritos.

O PROBLEMA DO SONO

No início dos voos espaciais verificam-se perturbações do sono. Torna-se difícil dormir sem a sensação de apoio e de contacto do corpo, habituais na Terra. O que mais contribui para restabelecer a normalidade é a programação correcta das actividades do astronauta, por forma a que o seu ciclo não difira daquele a que estava habituado na Terra.

A HIGIENE PESSOAL E O TRABALHO

Os problemas da higiene pessoal têm vindo a melhorar à medida que os veículos espaciais têm aumentado de tamanho.

A água não corre e esse é um problema de solução um tanto difícil que requer aparelhagem complicada. Mas no "Skylab", além de luvas, esponjas húmidas, toalhas, escovas de dentes, desodorizantes, etc., até um duche foi montado.

Quanto ao trabalho, há muitas realizações que se levam a cabo sem aparente desgaste físico. Os trabalhos que são afectados pela ausência de peso vão melhorando com o tempo. Alguns chegavam a levar o dobro do tempo a realizar no espaço. Os trabalhos mais difíceis situam-se no plano mecânico. Para fazer um furo, por exemplo, a pessoa, na Terra, apoia-se no solo por efeito do seu peso. Não existe este mecanismo no espaço e o corpo do astronauta pode mesmo rodar em sentido contrário ao da broca. Há necessidade de inventar mecanismos de fixação do corpo para se poder efectuar certos trabalhos. Tudo isto exige um treino especial antes de os astronautas irem para o espaço.

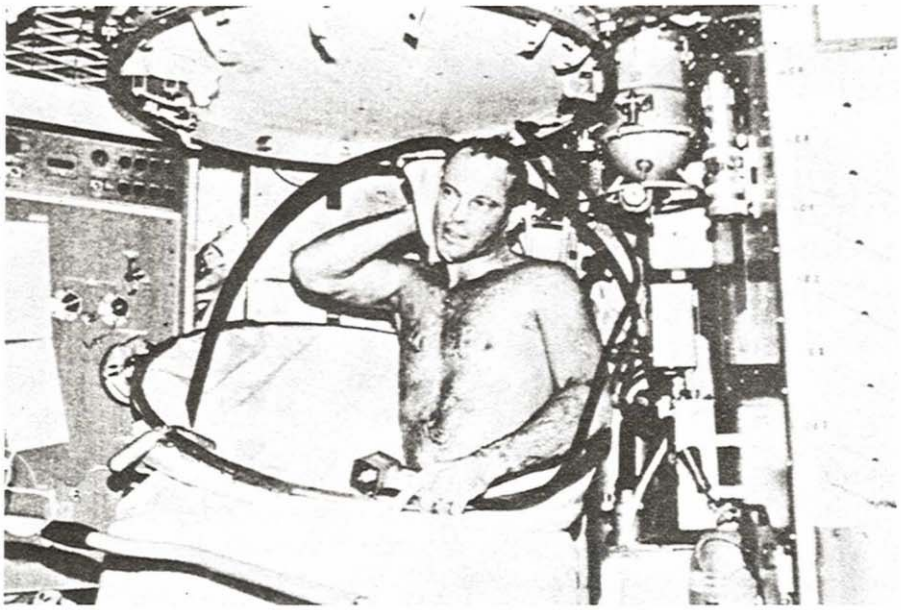
MEIOS DE PREVENÇÃO

Para evitar os efeitos da ausência de peso sobre o organismo têm-se encarado soluções diversas. Algumas são ainda do domínio do futuro, como a rotação dos veículos, para criar, por força centrífuga, uma aceleração correspondente à da gravidade. Só seria, no entanto, viável para veículos enormes, para não criar sensação de vertigem e, neste caso, deixariam de existir certas vantagens que a ausência de peso oferece. Para além da sensação de plenitude cefálica e das dores nas costas por distensão muscular e descompressão óssea, os astronautas consideram agradável a situação de ausência de peso. Os deslocamentos são muito facilitados; podem executar-se, sem custo, movimentos acrobáticos; todos os objectos de que um astronauta se serve numa certa ocasião ou trabalho, podem ficar à mão, a flutuar no ar. Tudo se torna mais acessível. Basta um buraco para passar de um compartimento para outro. Não há necessidade de portas.

Para obstar à atrofia muscular, os astronautas executam exercícios, de acordo com um programa estruturado para manter a forma física. Para o efeito, existem tapetes rolantes que simulam a marcha, bicicleta e um sistema de marcha sobre placa com um arnez especial que, por meio de molas, exerce sobre os membros inferiores uma força igual ao peso do corpo na Terra.

A alimentação é enriquecida com cálcio, fosfatos e potássio para restabelecer as perdas.

Cabine de duche.



Ao regressar à Terra, os astronautas vestem calças elásticas para contrariar a pressão sanguínea ao nível dos membros inferiores por efeito da gravidade e até que se restabeleçam os mecanismos de equilíbrio normais. Nem tudo está ainda resolvido no campo da higiene e manutenção da saúde física no espaço. No entanto, está perfeitamente demonstrado que o homem, com os recursos actuais, pode já viver no espaço por períodos muito longos.

Os problemas maiores são o da reciclagem e depuração da atmosfera, postos pela vida prolongada em espaço fechado e o das radiações intensas que acompanham certas erupções solares.

O. Lemos
Cap.-m.-g.

(Extraído de "Science et Vie", número extra)

Voz da Abita

Cartas ao Director

De Paulo Jorge da Silva, Paivas, Amora, recebemos uma carta de que transcrevemos:

Sou pequeno, tenho 13 anos, sou estudante e filho do cabo M Coelho. Sou sempre o primeiro a ler a "Revista da Armada", logo que ela nos chega a casa. Adoro a revista, os navios e o mar e, quando for grande, quer o meu pai queira, quer não, e mesmo que enjoe muito no mar, hei-de ser marinheiro. Aliás, graças à Marinha, fiz já algumas viagens e conheço os Açores, a Madeira, a Guiné e as Canárias. De tudo o que mais gostei foi da ilha de S. Miguel. Aquela água a ferver, nas Furnas, mete respeito!

N. R. — Sim, senhor, cá o esperamos na Armada e oxalá se dê bem no mar e não enjoe...

De António Fernandes Tavares das Eiras, Porcelhe, Arcozelo das Maias, Vale do Vouga, uma carta de que transcrevemos:

Trabalho na agricultura, pela qual sempre tive uma grande paixão e pouco tempo tenho disponível mas, logo que recebo a Revista, não resisto em dar-lhe uma vista de olhos reservando a leitura, de fio a pavio, para o Domingo. Graças a ela, sei de amigos e camaradas que nunca mais encontrei, nem tenho probabilidade disso. Muita gente da minha aldeia gosta de ler a Revista e de me ouvir contar coisas do mar e da Armada. Há um caso curioso e muito humano, que eu costumo contar e vou revelar à Revista. Passou-se na cidade da Horta, nos Açores. Uma criança abandonada pela mãe foi protegida pelos marinheiros, desde as mais altas patentes às mais baixas. Faltou-lhe o amor de mãe, é verdade, mas não lhe faltou o carinho. Chamava-se Palmirinha e dizia que queria ser professora. Era a mascote dos navios de guerra e nunca faltava com o seu raminho de flores. Passou-se isto em 1950. Que será feito dela?

1.º RECRUTAMENTO (FUZILEIROS) DE 1969

No dia 13 de Janeiro p. f., realiza-se, em local a indicar, um almoço de confraternização dos "filhos da escola" do recrutamento em epígrafe, comemorativo do seu 10.º aniversário.

Os interessados deverão contactar com o mar. FZ Romão, Batalhão de Fuzileiros n.º 2, Força de Fuzileiros do Continente, Alfeite.

De Mário Orlando Soares Pimenta, 1.º-sarg. T, fragata "Almirante Magalhães Corrêa", várias cartas com reportagens e versos, muitos versos... Numa das cartas descreve a saída de um navio de assistência à navegação (SAR) em socorro de um navio holandês que ardia a 200 milhas ao largo da nossa costa e enviara um SOS(*1*). Não chegaram a tempo de prestar socorro e entretanto o navio afundou-se com o seu comandante. Os tripulantes foram salvos por outro que chegou antes.

N. R. — Dado que recebemos muitos versos, como já temos frizado, não é possível publicar senão alguns.

De Domingos José de Oliveira Figueiredo, Vila Nova de Gaia, uma carta em que recorda vários episódios da sua vida de marinheiro, várias madrinhas de guerra que lhe ajudaram a passar o tempo no Ultramar, em especial uma tal Maria de Fátima, e diz:

Devo tudo isso à "Briosa", essa faticeira que tanto encanto traz à vida de todos os que têm a sorte de a servir.

N. R. — Faz bem, como diz, em recordar só os bons momentos que cá passou. Os maus, é melhor esquecê-los para sempre.

(*1*) Para os que não sabem, esclarece-se que SOS quer dizer *Save our souls* (Salve as nossas almas).

De João Leitão Rodrigues, ex-1.º-sarg. HFZE, Canas de Santa Maria, uma carta, com pedido de publicação, da qual transcrevemos:

(...) Com a notada falta de presença do senhor Director da "Revista da Armada", e não só, realizou-se o primeiro almoço de confraternização dos marinheiros do concelho de Tondela (...).

Diz depois que o almoço teve numerosas presenças e serviu de pretexto para a formação de um Núcleo de Marinheiros que vise manter a camaradagem dos actuais e ex-marinheiros do concelho e estimular todos quantos queiram ligar-se à vida do mar.

Foi eleita uma comissão para organização do Núcleo Apoio aos Marinheiros de Tondela que se espera estar a funcionar no próximo ano e que tem em vista, além do que ficou dito, dignificar a Armada.

N. R. — Quanto à ausência do director da Revista, ela deve-se tão somente a não ter tido conhecimento da realização desse almoço, talvez por ter estado um mês ausente, de férias. Todavia, ele terá muito gosto em estar presente, sempre, entre os marinheiros da sua terra, que muitos e bons têm sido.

De Joaquim Oliveira Rouxinol, Belgas Longas, Viseu, uma carta inscrevendo-se como assinante da Revista, de cuja existência só agora teve conhecimento, e da qual gosta tanto que quer todos os números já saídos. E diz:

Louvo a bela ideia da criação desta "Revista da Armada", na qual todos os actuais e antigos marinheiros possam colaborar, revivendo a mocidade e a sua vida de mar. Além de nos informar do que se passa na Marinha em geral, a Revista dá-nos também a oportunidade de aumentarmos os nossos conhecimentos através de uma variada gama de artigos.

(...) Hoje estou razoavelmente empregado e posso afirmar que à Marinha devo, em grande parte, esta situação, porque ela me deu ocasião para preparar o meu futuro. Digo isto sinceramente e sem empolar nada. O meu obrigado, pois, à "Briosa".

GUARNIÇÃO (1961) DO AVISO "AFONSO DE ALBUQUERQUE"

Vai organizar-se pela 2.ª vez, no dia 17 de Dezembro próximo, um almoço de confraternização do pessoal que, em 18 de Dezembro de 1961, lutou contra uma força naval da União Indiana a bordo do aviso "Afonso de Albuquerque", em defesa de Goa, até à inutilização do navio. Para este convívio, que pretende reunir todos os que nessa data, lado a lado, se irmanaram na coragem com os que defenderam o seu país e as gloriosas tradições da Armada Portuguesa, se convidam todos os interessados.

As inscrições devem ser comunicadas, até ao dia 30 de Novembro, ao 1.º-sarg. L Aguieira, na Direcção de Abastecimento, no Alfeite.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

22971/Cabo C José Carlos Ferreira com D. Arlinda Maria Rodrigues Lopes, em 5-8-78.

13472/Cabo CM Delfim Ferreira Correia com D. Maria de Fátima Fernandes, em 6-8-78.

259275/Cabo H Rui Luís Silva Gomes Pereira com D. Elisabete da Piedade Anciães, em 5-8-78.

169769/1.º-mar. CE José Luís Machado da Cruz Pinho Valente com D. Maria Helena Ferreira, em 3-8-78.

259371/1.º-mar. M Joaquim António Botas Faustino com D. Ercília Maria Vilaço, em 5-8-78.

330973/1.º-mar. FZ Francisco José Teixeira Gil com D. Licélia Ascensão Gonçalves, em 12-8-78.

19475/1.º-mar. FZ Idalécio Martins Correia com D. Maria Inácia Guia Lourenço, em 12-8-78.

59375/1.º-mar. FZQ Ernesto da Silva Ferreira Freitas com D. Luísa da Conceição, em 19-8-78.

310475/1.º-mar. E Analídio Cola Duarte com D. Amália Maria Pereira Daniel, em 12-8-78.

229576/2.º-mar. CM Plácido Campos da Costa com D. Maria Goroti Mesquita da Silva, em 19-8-78.

79277/1.º-gr. FZ Mário dos Santos Canejo com D. Ana Maria Piçarra Monteiro, em 26-8-78.

743078/2.º-gr. FZ Joaquim Manuel dos Santos Mendonça Antunes com D. Maria de Lurdes da Silva Mota, em 26-8-78.

PASSAGENS A RESERVA

V/alm. Leonel Alexandre Gomes Cardoso, em 28-9-78.

Sarg.-aj. CM Abílio Guerreiro Cabrita, em 31-8-78.

Sarg.-aj. A José Inácio Paixão, em 25-8-78.

Sarg.-aj. CM Manuel Blayer, em 4-9-78.

Sarg.-aj. A António Manuel Barradas, em 15-8-78.

1.º-sarg. SE Raul da Conceição, em 31-8-78.

1.º-sarg. A João Manuel Martins, em 2-8-78.

1.º-sarg. CM Manuel Inácio da Silveira, em 1-9-78.

1.º-sarg. H João Francisco Estradas, em 30-8-78.

1.º-sarg. T Manuel de Almeida do Nascimento, em 31-8-78.

1.º-sarg. CE Mário Lopes Fragoso, em 9-9-78.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

1.º-ten. SG RA João José Maria Tavares, em 27-9-78.

Sarg.-aj. E RA Licínio Peneda, em 17-9-78.

1.º-sarg. A RA Mário Francisco, em 5-9-78.

2108/Cabo A RF Manuel Miguel Madeira, em 17-8-78.

164029/Cabo aux. RA Baptista Alves, em 2-9-78.

3142/Cabo aux. RF Raul Neto Trindade, em 9-9-78.

155946/Cabo M Miguel António Ratinho, em 12-8-78.

722378/2.º-gr. Jorge Cardoso Ferreira, em 28-8-78.

APOSENTAÇÕES

Agente de 1.ª classe do Corpo de Polícia Marítima Manuel de Almeida, em 30-9-78.

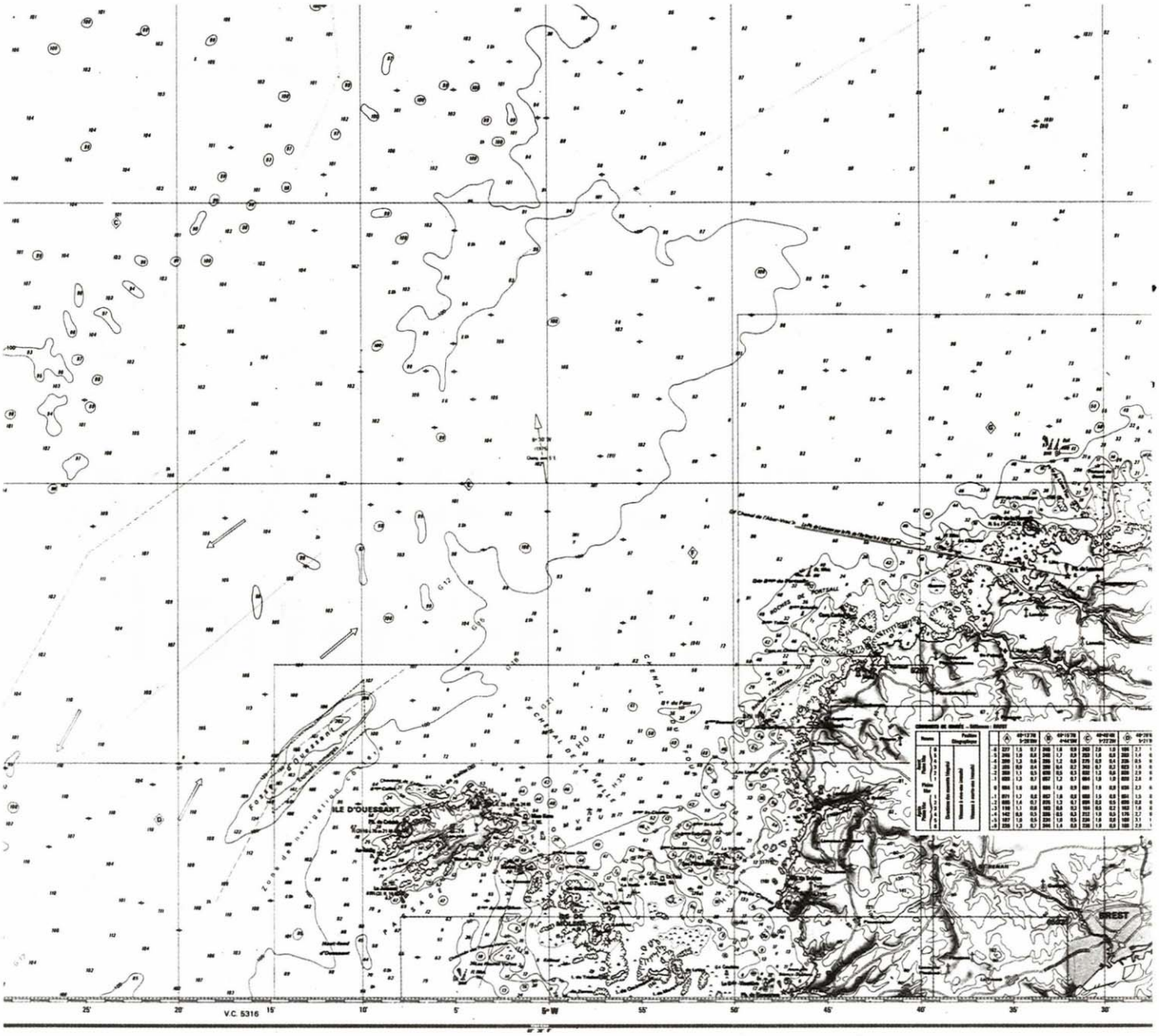
A carta náutica internacional

A cartografia náutica: das origens à criação do Bureau Hydrographique International (BHI)

Os documentos náuticos têm uma origem tão antiga como a navegação. A imaginação dos navegadores e a imperfeição das técnicas fizeram, por muito tempo, da carta náutica um documento impreciso e por vezes fantasista. Durante vários séculos não houve praticamente nenhuma cooperação entre nações no domínio da informação náutica. Constatou-se até que a supremacia de alguns países nos domínios do comércio marítimo e da exploração, era acompanhada de êxitos correspondentes na arte da cartografia náutica. A preocupação oficialmente exprimida, de concorrer directamente para a segurança da navegação, não aparece em realidade senão posteriormente à criação, no século XVIII, de serviços hidrográficos, privilegiados então de um monopólio em matéria de documentos náuticos.

No período que se segue e que se prolonga até à criação em 1921 do Bureau Hidrographique International (B.H.I.), os serviços hidrográficos das grandes nações marítimas tecem pacientemente a teia das redes de sondas sobre todas as costas do globo. Estabelece-se uma colaboração informal entre eles, e os hidrógrafos ligam-se por relações pessoais. A noção de segurança da navegação, estreitamente ligada à de salvaguarda da vida no mar, faz rapidamente o seu caminho entre os países marítimos. A troca de informações entre serviços hidrográficos faz-se sem se exercer os direitos de autor.

A terceira fase começa com a criação do Bureau Hidrographique International (B.H.I.). Em Saint Pétersbourg, em 1908, é adoptada no Congresso Internacional de Navegação uma resolução, segundo a qual haveria interesse em organizar uma conferência internacional de homens do mar e de hidrógrafos para normalizar os sinais convencionais e abreviaturas implantados nas cartas marítimas, os roteiros náuticos, os regulamentos de navegação assim como o alumiamento e a balizagem das costas. Foi no entanto necessário esperar que a paz voltasse após a I Guerra Mundial, para se reunirem em Londres em 1919, os hidrógrafos de 24 países, por iniciativa dos serviços hidrográficos francês e britânico. Esta foi a primeira conferência hidrográfica internacional no decorrer da qual J.A. Renaud, director do Serviço Hidrográfico Francês e chefe da respectiva delegação, propôs o *estabelecimento de uma organização internacional.* Virtualmente nascia o B.H.I., mas a sua instalação em Mónaco, após convite do príncipe Albert I para ficar a sua sede no Principado, não teve lugar senão em 1921. Muito posteriormente, em 1970, é que se reconhece através duma *Convenção relativa à Organização*



Carta internacional da costa francesa, entre as ilhas Onessant e Batz.

Hidrográfica Internacional (OHI), o Bureau e o conjunto dos Estados membros formando a OHI.

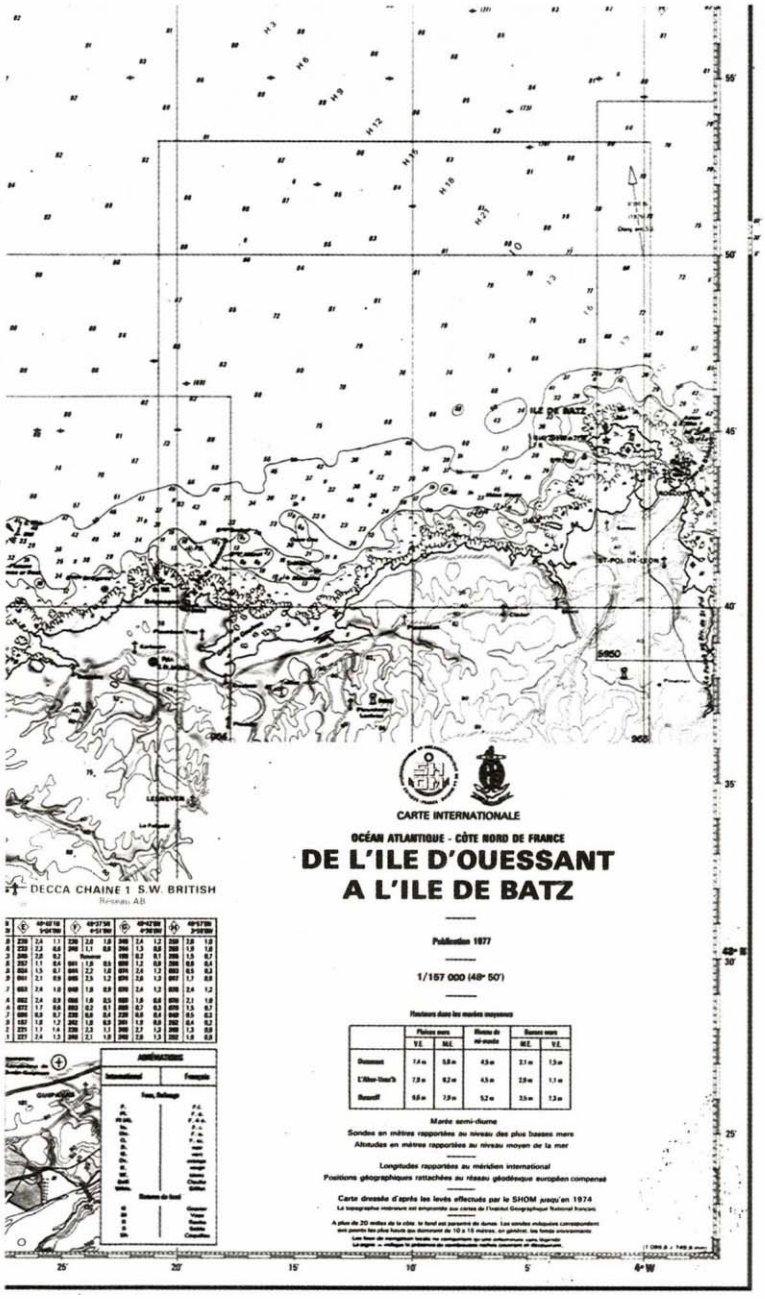
OS HIDRÓGRAFOS ADAPTARAM-SE AOS TEMPOS MODERNOS

Nada melhor para ver os progressos realizados pela OHI que relembrar as fases que conduziram à criação da carta internacional. As grandes nações marítimas encontraram durante muito tempo vantagem em dispor de uma cobertura mundial por cartas marítimas próprias, regularmente mantidas em dia pelos seus serviços hidrográficos. Para além das eventuais dificuldades financeiras, esta solução dava satisfação aos navegadores e convinha particularmente às armadas que exerciam geralmente a sua tutela sobre os serviços hidrográficos. As *pequenas* nações marítimas, com ou sem um serviço hidrográfico, abasteciam-se de cartas estrangeiras. Após a II Guerra Mundial, apareceram factores novos que deviam progressivamente pôr em causa os hábitos antigos. Os mais importantes entre eles são os seguintes:

— A evolução das técnicas de sondagem e o aumento do tráfego marítimo tiveram por consequência uma verdadeira explosão dos levantamentos hidrográficos. Depressa se tornou impossível, mesmo para os serviços hidrográficos melhor equipados, manter em dia no pormenor das cartas náuticas, uma informação proliferando sobre numerosas costas do globo.

— Novas necessidades apareceram com novas categorias de barcos ou de navegadores. Os navios gigantes de grande calado, tinham, hidrograficamente falando, exigências específicas sobre rotas particulares; contrariamente, é necessário um esforço para satisfazer a clientela cada vez mais numerosa dos navegadores de recreio.

— Ao mesmo tempo, os grandes serviços hidrográficos tiveram que enfrentar novos encargos: o aparecimento



dos submarinos nucleares foi acompanhado de importantes levantamentos batimétricos de plataformas continentais e orientou uma parte do potencial para trabalhos de oceanografia militar; as explorações "of shore", nomeadamente petrolíferas, justificaram levantamentos batimétricos e estudos de ambiente.

Assim, não nos espantaremos que a ideia tenha surgido a vários serviços hidrográficos, de procurar os meios de avaliar os trabalhos cartográficos, esforçando-se contudo por conservar e mesmo melhorar a qualidade dos resultados.

A CARTA INTERNACIONAL: UM PROJECTO FASCINANTE MAS DIFÍCIL DE REALIZAR

A ideia de fazer cartas internacionais foi submetida oficialmente à OHI por ocasião da sua 9.ª Conferência (1967) numa moção apresentada pela França e Holanda. Uma resolução desta conferência estabeleceu a Comissão da Carta Internacional de pequena escala. Cinco anos mais tarde, em 1972, por ocasião da sua 10.ª conferência, a OHI confia à Comissão da Carta Internacional do Mar do Norte (CCIMN), criada para este fim, o encargo de aplicar o conceito internacional às cartas de média e grande escala. Escolheu-se de propósito para este projecto piloto o Nordeste Atlântico, incluindo o Mar do Norte e o Mar da Noruega. Efectivamente, este conjunto representa uma zona complexa, permitindo testar a capacidade de cooperação de numerosos serviços hidrográficos experimentados. Além dos países ribeirinhos, como a França, a comissão compreende membros representando os Estados Unidos e o Canadá. A preparação das especificações foi feita para poder ser estendida a qualquer parte do mundo.

Quer se trate de cartas de pequena escala (escalas inferiores a 1/1 000 000), ou de média e grandes escalas, os fins da carta internacional são idênticos:

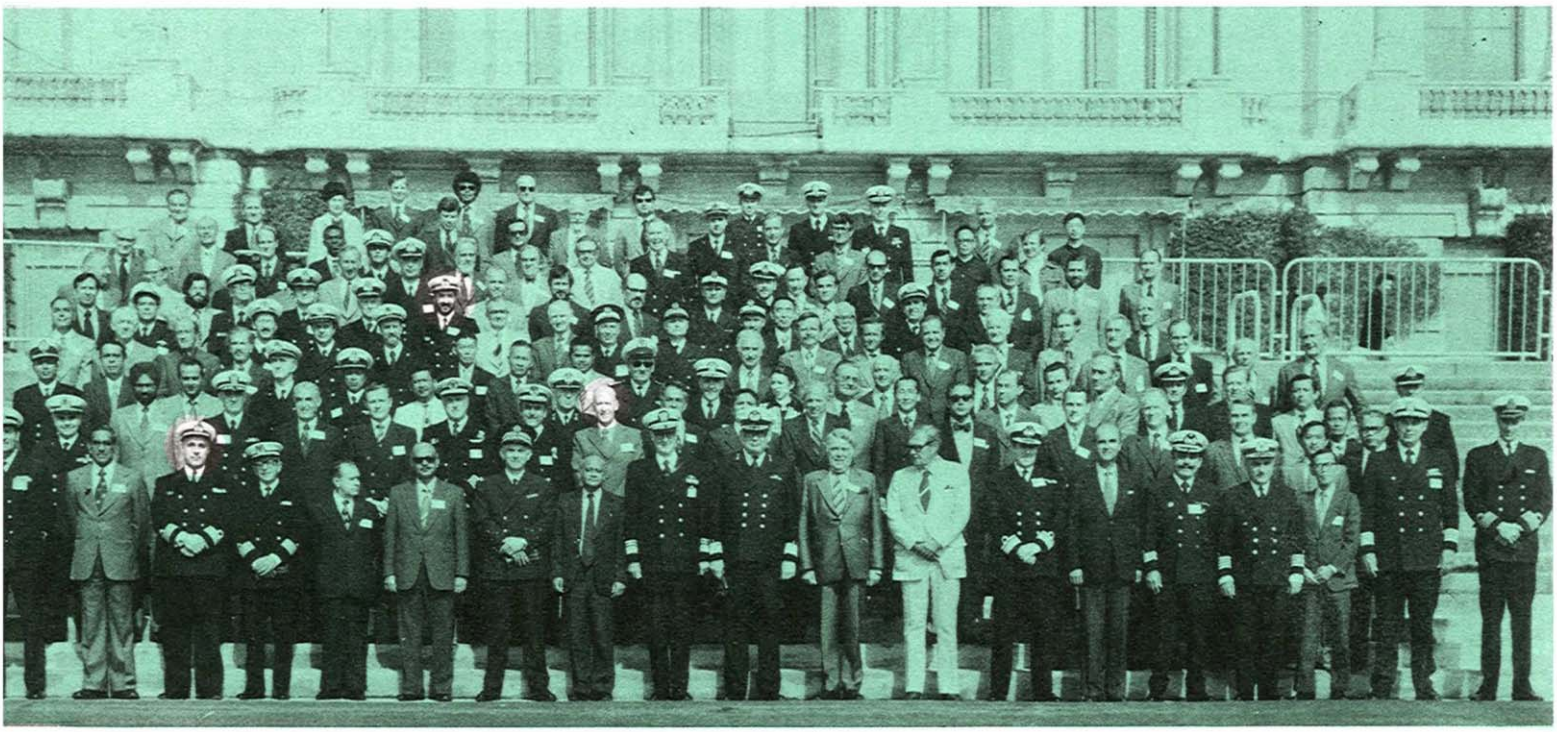
— Produzir cartas adaptadas às necessidades da navegação internacional.
— Permitir aos países que não publicam cartas e avisos aos navegadores fora das suas zonas de soberania, poder fazê-lo de hoje em diante na sua própria língua e, se necessário, com as suas próprias modificações de apresentação.
— Facilitar aos serviços hidrográficos pela distribuição do esforço, a manutenção em dia das suas cartas náuticas das águas estrangeiras, ou seja, no fim de contas, permitir-lhes assegurar um melhor serviço ao navegador.

Entre os problemas a resolver para atingir os objectivos fixados, alguns não dependem da escala da carta. É o caso das matrizes, ou *reproduzíveis* cedidas pelo país *produtor* aos países *reprodutores* para lhes permitir imprimir a sua própria versão das cartas internacionais e de as incluir com o mínimo de despesa na colecção própria nacional. É também o caso das especificações: sistemas geodésicos de referência, sistemas de projecção, quadrícula, formato da carta, abreviaturas, informações topográficas e hidrográficas a representar nas cartas, nomes geográficos, ajudas à navegação, redes de navegação... Mal aceites pelo navegador e pesadas para os serviços hidrográficos, a experiência mostrou que as mudanças de especificações obedecem a um processo lento.

Além destes pontos comuns, é conveniente distinguir os casos das *pequenas* e das *médias e grandes escalas.*

A CARTA INTERNACIONAL DE PEQUENA ESCALA

O exame das cartas de pequena escala existentes — ou sejam aquelas cujas escalas são inferiores a 1/1 000 000 — e que são produzidas pelos países que têm colecções próprias mundiais ou que cobrem grandes áreas oceânicas (Inglaterra, Estados Unidos, França, Alemanha, Japão) mostrou que não era possível constituir a colecção a criar por simples extracção do lote destas cartas. Faltava, com



Participantes na 11.ª Conferência Hidrográfica Internacional, realizada em Mónaco, em 1977, em que o nosso país foi representado pelos v/alm. Barahona Fernandes, v/alm. Sousa Leitão e cap.-m.-g. Almeida Costa.

efeito, a este conjunto de cartas de diversos países, um certo grau de normalização na sua execução e uma homogeneidade indispensável nos limites e nas escalas. Estas constatações punham em evidência as vantagens duma colecção própria a criar para a navegação mundial nas águas internacionais. A série internacional deve dar satisfação não só aos navegadores que disporão de documentos mais ou menos idênticos, mas também aos serviços hidrográficos que, excepção feita ao investimento inicial nas cartas internacionais a criar, verão reduzir o número global de cartas em pequena escala. Este número deve, com efeito, passar de 291 a 80. Fixaram-se duas escalas para a cobertura mundial em pequena escala: uma a 1/3 500 000 (à latitude 22° e 30') e outra a 1/10 000 000 (no Equador).

A cobertura mundial em pequena escala está repartida entre 15 países produtores que aceitaram fornecer aos países membros da OHI, a seu pedido e a preço de custo, os elementos de reprodução. O estado actual da colecção de cartas internacionais em pequena escala é de 55 cartas em 80.

A CARTA INTERNACIONAL DE MÉDIA E GRANDE ESCALA

As colecções de cartas nacionais cobrem, nas águas de soberania, as necessidades de todas as categorias de navios. Além disso, os serviços hidrográficos produzem documentos sobre fundos marítimos, para outros fins além dos de navegação.

Resulta, na prática, uma abundância de informações e de escalas supérfluas para o tráfico internacional. Por exemplo: muitos países têm uma cobertura costeira contínua a 2 escalas e a escala mais pequena é muitas vezes preferida pelos próprios navegadores. É o caso da costa sul da Inglaterra que está coberta em 1/75 000 e em 1/150 000.

A Comissão da Carta Internacional do Mar do Norte (CCIMN) encarregada do projecto piloto, chegou à conclusão prática no caso do Mar do Norte e dos mares adjacentes, de que a cobertura proposta permite realizar uma redução do número das cartas avaliada em mais de 50%, fazendo passar o seu número de 363 para 181. Generalizando, uma colecção de mais ou menos 3000 cartas em média e grande escala, assegurará uma cobertura mundial em escalas próprias para a navegação costeira e acesso aos portos de comércio internacionais, e outros tantos avisos aos navegadores, permitirão a actualização anual do conjunto. Esta colecção internacional terá uma apresentação compatível com as séries nacionais; poderá ser imprimida pelos países reprodutores na língua nacional e corrigido por avisos editados nesta língua.

Os princípios adoptados para o estabelecimento dos limites foram os seguintes:

— A pedido da França, admitiu-se que o formato máximo da folha de papel suporte de cartas seria o formato internacional Ao (1189 mm × 841 mm).

— A escala média é representada por um conjunto de cartas cuja escala varia entre 1/750 000 e 1/375 000, assegurando uma cobertura contínua das costas do globo. As grandes escalas são representadas por uma série costeira contínua, em escalas variando entre 1/350 000 e 1/150 000, assim como por uma série descontínua para as aproximações de certos portos, para as zonas complexas tais como os fiordes e os bancos, os próprios portos e as vias navegáveis, em escalas supeiores a 1/750 000.

A C.C.I.M.N. fez a selecção dos portos a considerar, estabelecendo na zona do seu mandato uma lista contendo para cada porto, por um lado, a tonelagem anual dos navios aí entrados, e por outro lado, a tonelagem dos navios utilizando bandeiras estrangeiras. Os critérios, distinguindo os portos internacionais importantes dos portos secundários, são os seguintes:

	Porto Internacional Importante	Porto Internacional Secundário
Tráfego total anual	> 700 000	< 700 000
Tráfego estrangeiro anual	> 200 000	> 400 000

Nas costas francesas da Mancha e do Mar do Norte, os portos de Cherbourg, Caen, Le Havre, Rouen, Dieppe, Boulogne, Calais, Dunquerque são classificados como portos importantes e Le Tréport, Fécamp, Saint-Malo, Lézardrieux, Morlaix e Aberwrach como portos secundários(*1*).

(*1*) *Os portos portugueses, seguindo o mesmo critério, podem ser classificados do seguinte modo:*
Portos internacionais importantes: Lisboa, Leixões, Funchal, Ponta Delgada e Setúbal.

CONCLUSÃO

Para além da satisfação de sublinhar o papel desenvolvido pela França na criação do Bureau Hydrographique International e a promoção da carta marítima internacional, há lugar para nos felicitarmos pela existência de uma real solidariedade entre os hidrógrafos do mundo inteiro, prontos a repartir os seus conhecimentos para melhor servir os navegadores. É conveniente notar que a França acaba de publicar, a título experimental, a primeira carta internacional de escala média e que cobre a zona que se estende da Ilha d'Ouessant à Ilha de Batz. A carta internacional é hoje símbolo desta hidrografia sem fronteiras, ao serviço de uma causa humana de grande valor: a segurança no mar, dos homens e do produto do seu trabalho.

(In "Cols Bleus" n.º 1493, de 29-10-77, por IGA Bourgoin(2).
Tradução do cap.-m.-g. José A. Almeida Costa)

Portos internacionais secundários: Praia da Vitória. (Nota do tradutor).

(*2*) *O autor, ingenieur general d'armement Bourgoin, foi professor em dois cursos de engenheiros hidrógrafos portugueses em Paris, 1963/65 e 1972/74 e é actualmente o director do Etablissement Principal du Service Hydrographique et Oceanographique de la Marine (EPSHOM), em Brest.*
(Nota do tradutor).

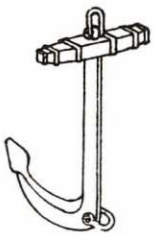
Aspecto de uma sessão da 11.ª Conferência Hidrográfica Internacional.

Terminologia Naval

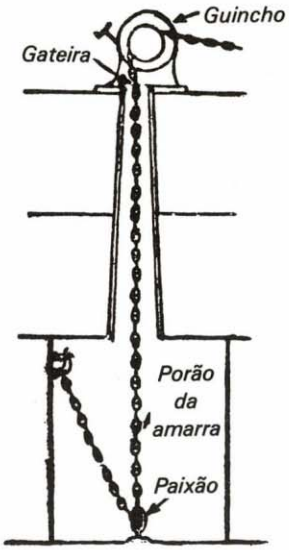
GASOLINA — Embarcação miúda movida a gasolina.

GASTAR — Usar um cabo em toda a sua extensão, de modo a evitar que sobeje chicote sem utilização.

GATA — Ancora de um só braço que se usa especificamente nas amarrações fixas. Mastro de ré de um navio com três ou mais mastros, de pano redondo. Mastaréu de gávea logo acima do mastro real. Verga de gávea onde enverga a vela do mesmo nome.

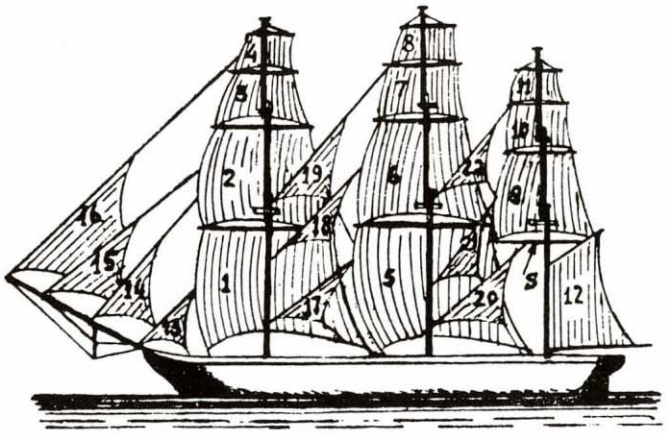


GATEIRA — Abertura no costado ou pavimento destinada a dar passagem à amarra para o porão.



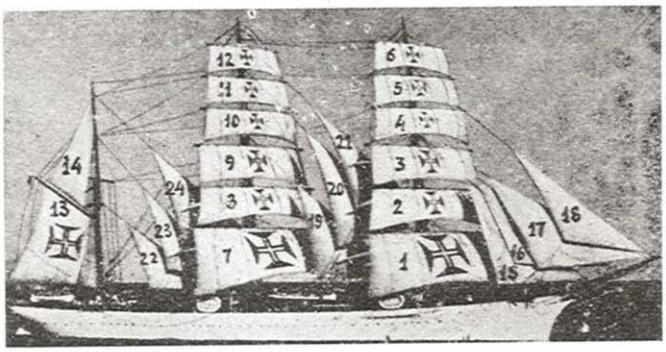
GATO — Gancho metálico que termina numa das extremidades num olhal, por meio do qual se pode ligar a um cabo, sapatilho ou esticador.

GÁVEA — Designação dada às velas que envergam nas vergas de gávea, as segundas, portanto, a contar de baixo; nos navios de três mastros, a do mastro de proa é chamada velacho, a do mastro grande, gávea, e a do mastro de ré, gata; para facilitar a manobra e para evitar o batimento exagerado do pano, o que fatiga a mastreação, usam-se as gáveas dobradas ou partidas, fazendo cruzar duas vergas em vez de uma só, no mastaréu de gávea, envergando cada uma delas a sua vela que recebe consoante a posição, o nome de gávea alta e gávea baixa.



2—velacho 6—gávea 9—gata

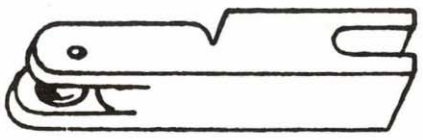
GAVE-TOPE — Vela latina, triangular ou quadrangular que enverga no mastaréu do mesmo nome.



14—gave-tope

GÁVIA — Meia cana; gola.

GAVIETE — Forte peça de madeira ou metálica, provida de roldana ou gorne numa das extremidades onde trabalham cabos ou amarras, montada nas embarcações utilizadas no serviço de amarrações fixas.



GELDO — Água tendo à superfície vários detritos e espuma; é frequente no início das enchentes de maré.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Numismática e Medalhística

MOEDAS PORTUGUESAS DA REPÚBLICA — VIII

VINTE E CINCO TOSTÕES (2$50)

Os vinte e cinco tostões, dois escudos e meio ou cinco coroas, designam na nossa linguagem comum, a moeda da chamada segunda República cuja cunhagem se iniciou em 1932.

Até esta data, o maior valor cunhado no Regime Republicano havia sido o escudo a que nos referimos no último número.

É nesta altura que também se iniciam as cunhagens dos 5$00 e 10$00.

Esta cunhagem, em prata, veio quebrar o *silêncio* iniciado em 1916, altura em que se cunhou o 1$00 em prata. Nada mais nada menos que 15 anos sem se cunhar prata, situação em parte justificada pela deflagração da I Guerra Mundial.

Esta cunhagem dos 2$50 conheceu apenas duas fases: uma em prata e outra em cupro-níquel.

1.ª FASE — 1932/1951 (PRATA)

Esta moeda, cuja característica principal era a *caravela,* ainda hoje é conhecida no mercado pelos vinte e cinco tostões da caravela.

Cunharam-se em prata (720%o), de diâmetro de 20 mm e peso 3,5 gramas. Numa das faces apresenta o escudo nacional e o valor, e na outra a caravela rodeada pela legenda República Portuguesa e data.

Datas cunhadas:

1932/3/7/40/2/3/4/5/6/7/8/51.

Estas moedas, nomeadamente as anteriores a 1940, costumam aparecer frequentemente gastas. Daí, o valor elevado para aquelas que se apresentam em óptimas condições. De qualquer modo, a data mais rara é a de 1937. De notar que nesta data, em geral, o 7 (sete) se apresenta pouco nítido nas moedas um pouco gastas. É das primeiras características a desaparecer e das mais importantes, pois uma moeda é valorizada pela sua data, como já dissemos. No entanto, sempre que o sete seja pouco nítido mas não deixe dúvidas, o problema fica resolvido, pois normalmente o 3 (1937) costuma ser nítido e o 4 de 1947 também. Assim, a moeda de 1937 nunca deixará margem para dúvidas, pois a sua confusão com a de 1947 — moeda com pouco valor — não existe.

Atinge valores superiores a 3000$00 (BELA) e mais de 700$00 (MBC).

Outras datas importantes a fixar, pois atingem os 500$00 em estado BELA, são: 1932, 1933 e 1948.

As restantes datas oscilam pelos 80$00 a 130$00 no estado de BELA. As de 1940 e 1945 poderão, eventualmente, atingir um pouco mais.

2.ª FASE — 1963/1978 (CUPRO-NIQUEL)

De 1951 até 1963, não se cunharam moedas de vinte e cinco tostões.

Em 1963 recomeçou a emissão mas, desta feita, noutra liga: cupro-níquel.

Até hoje — 1978 — têm-se cunhado todas as datas, isto é, não há qualquer ano sem a sua moeda de 2$50.

A dada altura — por volta de 1972 — constou que a data de 1966 era a mais rara de todas. Desde então, em circulação, nunca mais se viu semelhante data nestas moedas. Nos trocos recebidos, dum modo geral aparecem todas as datas, excepto 1966. Não conseguimos saber a tiragem nesta emissão para vermos se se justificava tal atitude. No entanto, ficámos surpreendidos com a emissão de 1970: apenas 2 400 000 exemplares! Em 1977 a emissão atingiu os 45 726 270!!! Talvez que a moeda de 1970 venha a ser rara... e a de 1966, pelo *entesouramento* de que foi vítima, apareça em grandes quantidades na altura da sua valorização mercantil.

Esta emissão da 2.ª fase tem de diâmetro 20 mm e o peso de 3,5 gramas, tal como a anterior. Não está prevista a sua suspensão.

AFAC

Baía de San Diego. Bandeiras dos países envolvidos no festival Cabrilho.

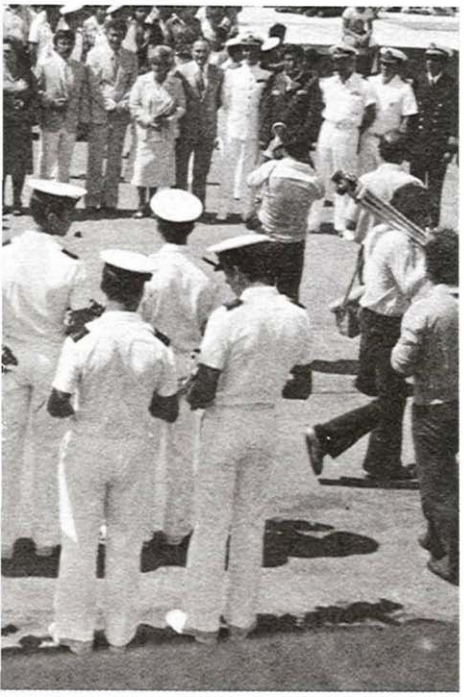
Em Ensenada a população recolheu a "Sagres" co

Na "Sagres" mais uma vez... vai um abraço português

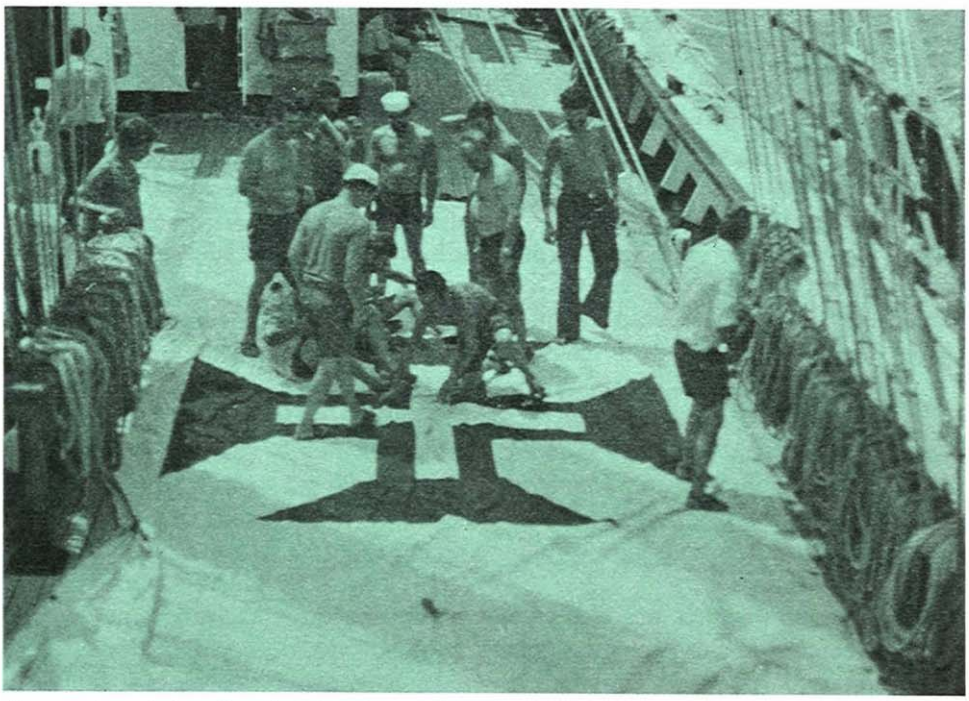
Anda pelo mundo o navio-escola "Sagres".
Velas ao vento, partiu de Lisboa a 23 de Junho.
Agora, está por terras do Havai (Honolulu), depois de ter passado por Marrocos (Casablanca), Senegal (Dacar), Trinidad e Tobago (Port of Spain), Venezuela (La Guaira), Colômbia (Cartagena), Canal do Panamá, México (Acapulco e Ensenada), Estados Unidos (San Diego, S. Francisco e Seattle) e Canadá (Vitória e Vancouver).
Com cerimonial adequado, em pleno Tejo, frente ao Terreiro do Paço, o Presidente da República levou à "Sagres" um abraço de despedida.
Nas palavras dirigidas aos marinheiros, quiz o Supremo Magistrado da Nação incutir-lhes a responsabilidade do seu novo múnus: serem embaixadores itinerantes de Portugal e transmissores de um grande abraço do seu povo aos portugueses espalhados pelo mundo.
E assim, na "Sagres", mais uma vez, vai para o mundo um abraço português.

VIAGEM DE INSTRUÇÃO DO CURSO "AFONSO PAIVA"

Como de costume, em cada viagem de instrução embarcaram na "Sagres" os alunos do 1.º ano da Escola Naval.
"Afonso Paiva", assim se chama o actual curso, é composto por vinte e nove alunos portugueses, dos quais dezoito da classe de Marinha, quatro da classe de Engenheiros Maquinistas Navais e sete da classe de Administração Naval. A bordo, também, quatro cadetes santomenses e três angolanos, pertencentes ao mesmo curso. Como convidados, quatro alunos finalistas da Academia Militar — dois da Força Aérea e dois do Exército — e ainda dois alunos do Colégio Militar e dois outros do Instituto dos Pupilos do Exército.
Adaptando-se à vida do mar, foram esses alunos recebendo, em aulas ou actividades afins, os conhecimentos de que hão mister para a nova carreira que encetaram. Na dura vida do mar que alguns teimam em chamar fácil, habituaram-se os futuros oficiais a enfrentar as difíceis tarefas de que um dia serão responsáveis.
Difíceis, sim, mas nobres e úteis, quando desempenhadas com a capacidade e eficiência que convém.
Daí, a necessidade das viagens de instrução.
De Lisboa até San Diego, tempo de permanência do curso "Afonso Paiva", a "Sagres" foi, na verdade, um



m flores.



Reparando a gloriosa Cruz de Cristo de uma das velas.

navio-escola. Amenizada aqui e além com curtíssima estadia nos portos, a viagem foi, na realidade, de instrução. Tiradas de vinte e dezassete dias, um pouco exageradas talvez, forjaram novas mentalidades para a vida do mar.

Aulas teóricas de navegação, artilharia, electrotecnia, conhecimentos gerais de máquinas, marinharia e abastecimento, foram ocupando muitas horas de estudo.

A essa teoria se seguia, de imediato, a prática em cada quarto de serviço. Enfim, uma vida inteiramente ocupada, por vezes exaustiva, de constante adaptação, com bom ou mau tempo, com enjoo ou sem enjoo, com balanço ou sem balanço, à vela ou a motor, uma vida de luta em que o homem sai, sem dúvida, vencedor, e em que o futuro oficial, sai certamente, apto e eficaz para a sua missão.

Viagem de turismo pensa, por vezes, o jovem cadete antes de embarcar, ou, quem sabe, pensá-lo-ão os estranhos que desconhecem toda a gama de trabalhos, de serviços, de responsabilidades a enfrentar. No final da viagem, pensa-se de modo diferente.

É certo, sim, e quem pode negá-lo, haver determinadas compensações: o conhecimento de novas terras, novas mentalidades, novas civilizações, novos e estranhos costumes, novas e diversas gentes.

Porém, a grande compensação será cada futuro oficial sentir-se mais enriquecido na sua missão.

Assim cremos tenha acontecido com o curso "Afonso Paiva".

DO ATLÂNTICO AO PACÍFICO

A par da instrução de cadetes, a complexa vida de bordo não pára, não pode parar.

A ociosidade não assenta arraiais na "Sagres". São diversas e distintas as actividades dos cerca de cento e oitenta homens que compõem a sua guarnição, mas nenhum deles está parado, a não ser quando a ansiada hora do repouso lhe bate à porta.

Mas, quantas vezes, nem dessa hora eles podem usufruir, dado o mau tempo ou uma súbita faina que aparece. Artilheiros, artífices, manobra, electricistas, pessoal de comunicações, escriturários, pessoal da taifa, enfim todos eles sabem que os espera o seu trabalho específico, o seu posto, a oficina, a cabine, a cozinha, etc.

Um navio é um mundo que se desloca, é uma cidade flutuante. Daí, a actividade constante de quem o põe a funcionar.

Contudo, o homem não é uma máquina, nem tão pouco uma sua peça. Um homem é um homem. E como tal, com o seu mundo de aspirações, de exigências, de realizações, de iniciativas. Em constante insatisfação pelo que já é ou pelo que já possui, procura, e ainda bem, sempre mais e melhor.

Assim o exige a sua inteligência, a sua vontade, o seu espírito. Completar-se cada vez mais, realizar-se como tal, construir e construir-se, eis em resumo, o homem.

Pois, na "Sagres", tenta-se isso mesmo. Consegue-se? Só uma resposta: tenta-se. Aliás, ai de quem julga que já conseguiu tudo!

Sendo assim, há necessidade de um bom grau de eficiência. E esse, consegue-se no trabalho do dia a dia, em circunstâncias amiudadamente difíceis, quer em material, quer em falta de pessoal. Mas, verdade se diga, *faz-se das tripas coração.* E quanto maior é a eficiência, tanto maior é a disponibilidade. Por isso mesmo, não havendo horas de lazer mas de descanso, ainda elas são aproveitadas para mil e uma ocupações úteis. Aulas de inglês, matemática, navegação e outras são ministradas a todos os voluntários.

Felizmente, muitos eles são.

E, se de tempos livres pudéssemos falar, pois logo diríamos que eles são ocupados com iniciativas culturais. Concursos, tais como o "Gesto é tudo", "Quem sabe,

sabe", "Puxe pela cabeça", "Cada um mostra o que vale", etc., são o prato forte na "Sagres". E, se tanto não bastasse para ocupar os tempos livres, ainda há quem cuide da publicação periódica de um jornal de bordo — "A Barquinha" — e de diversos jornais de parede.
Nem o aspecto musical foi descurado. Seleccionando vozes, depois de aturados ensaios conseguiu-se organizar o Grupo Coral, de que esperamos poder falar futuramente nesta Revista.
Actividades desportivas, essas então abundam. Tracção à corda, gincanas, futebol de convés, são números de um grande elenco de modalidades. Equipas?! Pois elas aí estão e mais se formariam se necessário: *Ases do Pé, Condutores de Máquinas, Pupilos do Tio Bóris, Libelinhas Artilheiros, Pop Tinto, Rivais, Mainatos, Comunicações* e *Mezena.*
Enfim, muitô pode e consegue o homem quando tem a vontade para querer.
Do Atlântico ao Pacífico, nos dias calmos de navegação ou nos dias conturbados pelos ciclones *Cora* e *Norman,* os elementos da "Sagres" procuraram ser técnicos, ser homens e até diplomatas.

POR TERRAS IMPERIAIS (MARROCOS)

Marrocos é, por excelência, uma terra imperial. Todo ele oferece cenário para o desenrolar da *história das mil e uma noites.* Fez, Tânger, Ceuta, Rabat e tantas outras cidades, apresentam ainda o seu cunho característico de cidades imperiais que o tempo não conseguiu alterar. Marraquexe, aonde alguns elementos da guarnição se deslocaram, é um mundo esfuziante de tradições, de crenças, de arte, de negócio.
Al Jadida, a antiga cidade de Mazagão, é uma relíquia histórica da presença portuguesa. No passeio oferecido à guarnição, pôde observar-se essa presença, não só numa antiga fortaleza, mas em muitas outras construções.
Mas, de nenhuma dessas cidades nos ocuparemos. Casablanca, a cidade visitada pela "Sagres", a grande metrópole económica do reino, já que a capital política é Rabat, será objecto da nossa atenção.
Com milhão e meio de habitantes, Casablanca é uma cidade de contrastes. Ali se fala, habitualmente, árabe, francês e espanhol, e o bom negociante *desenrasca-se* também em português para vender o seu produto. Casablanca, dizíamos, é de contrastes. Ao lado da antiga Medina (a velha cidade) onde reina a confusão, a promiscuidade e o negócio regateado, levanta-se a Nova Medina (cidade moderna), com características profundamente ocidentais, de influência francesa. É assim Casablanca. Enquanto numa passeiam habitantes com trajes tipicamente árabes, na outra, veste-se o último figurino de Paris. E, se na zona velha da cidade se usa a bicicleta como meio de deslocação habitual, na nova, usam-se espampanantes e luxuosos carros do último modelo. Se numa se vende um copo de água, em plena rua poeirenta, como meio de ganha-pão, na outra, há banquetes e orgias em requintados ambientes. Cidade muito industrial, ela é animada, sobretudo, pela turbulência da sua actividade mercantil, nomeadamente tecidos, couros e metais. Bons artefactos se podem adquirir aí a baixo preço, a menos que o turista incauto se deixe levar pela *charlatanice* árabe, acabando por pagar mais caro que na sua própria terra. Locais dignos de visita são a Praça Mohamed V, o Parque da Liga Árabe, a Praça das Nações Unidas, a Antiga Medina e a Estação Balnear Aind Diab por onde os elementos da "Sagres" passaram, certamente, durante os três dias de permanência em Casablanca. Embora a visita não fosse oficial, houve, no entanto, preocupação de bom acolhimento. Para o comandante, começou aqui um cortejo interminável de visitas protocolares que só terminará algum tempo após a chegada a Lisboa. Apresentar e receber cumprimentos, depôr coroas de flores, dar conferências de Imprensa, estar presente em recepções, assistir a cerimónias oficiais, enfim, um longo rosário de mil e uma coisas inerentes ao cargo, mas que, por triste sorte, não deixam um momento livre a quem o ocupa. São os *ossos do ofício* como se costuma dizer.
Do programa de estadia poderíamos salientar a visita ao navio dos cadetes da Marinha Real de Marrocos, um passeio a Al Jadida, um desafio de futebol com a Marinha local, uma recepção na Base Naval e outra no Hotel Casablanca, oferecida pela recém criada Associação Portugal-Marrocos. Enfim, um programa que permitiu contactos e possibilitou amizades. No cais, de acesso interdito, na hora da partida, não mais que o incansável cônsul de Portugal e o oficial de ligação. Mas, mais além, no coração da cidade, ficou certamente a recordação da nossa visita. Um português aí radicado há vinte anos, o senhor Estevão, de óptima posição social, dizia-nos na véspera: *Tão perto estamos de Lisboa e só agora nos visitam! Voltem mais vezes!*
Partimos na esperança de voltar. A "Sagres" tornou mais próxima a distância entre Portugal e Marrocos.

NO MUNDO DA NEGRITUDE (SENEGAL)

Com cerca de cinco milhões de habitantes, o Senegal é um dos países africanos que se tornou independente da tutela francesa, em 1958. Contudo, ainda hoje a França aí mantém uma influência notória. Portugal foi o primeiro povo europeu a estabelecer relações comerciais com o Senegal, antigo reino Djolof, em 1444, podendo ainda hoje recordar-se a presença dos portugueses na cidade de Rufisque e na pequena ilha de Goree, situada frente a Dacar.
Num crescimento febril, Dacar, a capital, atingirá brevemente um milhão de habitantes. Cidade tipicamente africana, com uma miscelânea de organização e anarquia, de pequenos conjuntos modernos e de imensos bairros de lata é, sem dúvida, uma cidade de progresso, atraente, mas desconexa. Aí fomos encontrar radicados alguns portugueses das antigas colónias, Guiné-Bissau e Cabo Verde, que alguns problemas levantaram aos serviços da nossa Embaixada, pelo facto de quererem continuar a ser portugueses. Mas a paciência, o sorriso, a disponibilidade e diplomacia do chanceler Humberto do Carmo é solução para metade dos problemas.
Até a "Sagres" sentiu bem quanto vale um homem com tais predicados. Manhã cedinho, marcava presença a bordo com o correio para a guarnição, resolvia di-

ficuldades, informava, enfim, um homem que fez amigos e deixou saudades. Ainda hoje o recordamos e ele nos recorda com as suas frequentes notícias.

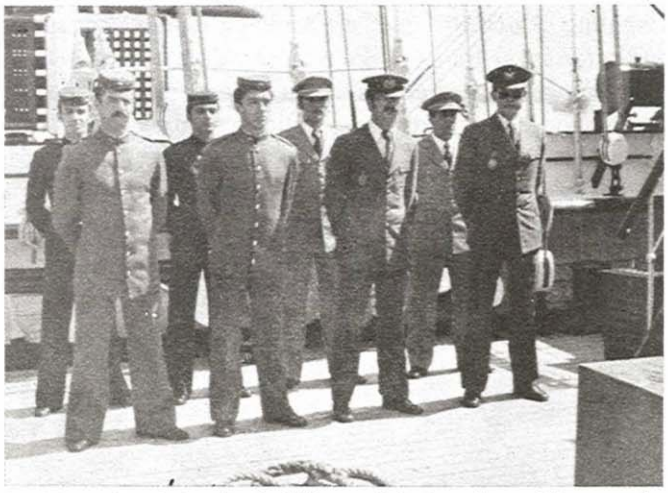
Em Dacar, o programa do comandante foi verdadeiramente exaustivo: cumprimentos na Presidência da República, ao primeiro-ministro, ao ministro dos Negócios Estrangeiros, ao ministro das Forças Armadas, ao governador da Região de Cabo Verde, ao comandante da Marinha, deposição de flores no Monumento aos Mortos, entrega à Fundação Leopold Senghor da mensagem enviada pela Associação de Cooperação Luso-Senegalesa, etc. Para o navio, também um programa muito vasto. De salientar, a esmerada recepção oferecida pela Embaixada de Portugal, em que estiveram presentes as autoridades locais e o corpo diplomático. O grande medo, em especial da senhora embaixatriz, era o da chuva, já que a recepção era ao ar livre e ali, a chuva cai torrencialmente quando menos se espera e sem se fazer anunciar. Por mim, prometi-lhe que a chuva não viria. E não veio mesmo. Daí ter feito um bom sucesso e os meus contactos com São Pedro serem considerados de *tu cá, tu lá.* É sempre bom arriscar! A chuva não cai todos os dias.

Também a Marinha Senegalesa, composta apenas por duzentos e cinquenta elementos, nos recebeu com simpatia, até mesmo quando colocou à disposição do navio uns excelentes *autopullmans* em que o ar condicionado era fornecido pela cobertura de lona e os cómodos assentos eram bancos corridos de *suma-pau.* Neles se fez um *tour* pela cidade, na hora em que os termómetros atingiam os 40 graus à sombra. Esses *luxuosos* meios de transporte tiveram, pelo menos, uma vantagem: proporcionar um passeio digestivo, desde o navio à messe de oficiais, uns bons vinte minutos a pé, a todos quantos aí tomaram parte num célebre e original *cocktail.* Deve-se o passeio ao comandante que, desportivamente, resolveu prescindir da *comodidade* do transporte para comandar o "cross". De regresso, fez-se o mesmo, a não ser um ou outro que perdera os sapatos no auge da recepção. Imagine-se o encanto de alguém que, em plena noite tropical, após a trituração de dois javalis, em baile havido nos jardins da messe, como os sapatos apertassem, se descalça para dançar. Os sapatos desaparecem, embora mais tarde sejam entregues pelas mãos de uma viva e graciosa mulata. Será possível? Se é! O próprio oficial de ligação disso nos deu mostras. A única vez que apareceu a bordo, após a chegada do navio, preferiu, ao uniforme militar, o longo albornoz e o cofió de *mamadú.* E porque não a originalidade? Pois, encantados com esta originalidade, partimos de Dacar. A "Sagres" estabelecera mais um contacto, desta vez com o mundo da negritude.

UM PAÍS BUCÓLICO (TRINIDAD E TOBAGO)

Trinidad e Tobago, duas pequenas ilhas, formam um país independente desde 1962. As ilhas foram descobertas por Cristóvão Colombo mas, depois de lutas entre muitos pretendentes, entre os quais holandeses e franceses, vieram a cair no domínio inglês.

Esse jovem país cujos habitantes pouco ultrapassa o milhão é, no entanto, pelo seu bucolismo de paisagem, pela simpatia da sua gente, um país encantador. Tendo como fonte principal de receita o petróleo, considerado o maior produtor das Caraíbas, baseia também a sua economia no açúcar, no algodão e no rum.



As delegações da Academia Militar — Exército e Força Aérea —, do Colégio Militar e dos pupilos do Exército.

Port of Spain, a sua capital, cidade que tem mais população do que o resto do país, oferece um panorama semelhante à nossa cidade do Funchal, espreguiçando-se pela encosta e espraiando-se ao longo do mar. Do cais de Chaguaramas, onde a "Sagres" permaneceu três dias, até ao centro da cidade, são cerca de quinze quilómetros. Embora os transportes públicos abundassem, a guarnição preferia o desportivismo da boleia. Gente dada e afável, a população de Port of Spain. Ao contrário de Casablanca e Dacar, não se deparam aqui flagrantes contrastes. Há, sim, bairros de luxuosas vivendas, com jardins, piscinas e *Rolls royce* à porta. Mas também há automóvel junto de casa mais modesta, que não é, de maneira alguma, miserável. Não há bairros de lata, não há mendigos na rua, não há desempregados. Enfim, um pequeno paraíso, onde não existe a diferença abissal entre o luxo desmedido e a miséria gritante e escandalosa.

A maior fortuna de Port of Spain, e dizem mesmo que das Antilhas, é de um português madeirense, extremamente simpático para connosco, o senhor José Bento Fernandes, um *jovem* de setenta e cinco anos, grande produtor de rum, proprietário de uma rede de hotéis e de um clube privado, o *Country Club,* situado num local de privilégio e de uma concepção esmerada e feliz. Aí teve lugar a recepção dada pelo cônsul honorário de Portugal, também filho de madeirenses, de setenta e dois anos, já nascido em Trinidad e que nos falou com saudade da última visita de um navio português àquelas paragens, o cruzador "D. Carlos", em 1910. Recordava-se ainda que o referido navio levava a bordo uma filarmónica e que, quando ia actuar no cais para uma multidão que se apinhava, veio uma chuva torrencial que dispersou o auditório.

Era feriado o dia da nossa chegada a Port of Spain. A guarnição não tinha moeda local e só no dia seguinte se podia levantar dinheiro no banco. Não houve problemas. O senhor José Tiago Gonçalves, assim se chamava o simpático cônsul, avançou com o dinheiro. Na recepção a que aludimos, conseguiu ele que actuasse o raro e original

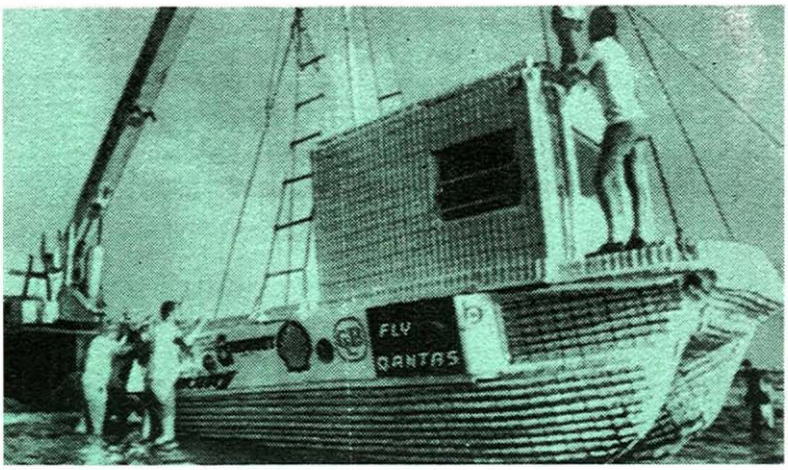
conjunto *Steelband* que, em simples *bidons,* consegue executar as melhores peças musicais de todos os estilos. Familiar, distinta e cortês, foi a recepção em Trinidad, onde não faltou o corpo diplomático e as autoridades.
Na véspera, uma delegação do navio havia sido obsequiada com um beberete na Coast Guard. Enfim, terra a recordar e pessoas a não esquecer. Talvez o lugar ideal para passar umas férias, quando o tempo e o dinheiro o permitirem.

(Em números próximos, continuaremos com a descrição da viagem).

Delmar Barreiros
Capelão graduado em 1.º-ten.

Curiosidades

BARCO CONSTRUÍDO DE LATAS DE CERVEJA...



Este barco, o "Can-Tiki", é o primeiro feito... de latas de cerveja. Foi construido em Darwin, Austrália (Norte), e prepara-se para uma viagem a Singapura, a 2000 milhas de distância.
Nele se empregaram 15 000 latas de cerveja vazias e o seu custo foi de cerca de 350 contos.

COMO NASCEU A CLASSE DOS ENGENHEIROS CONSTRUTORES NAVAIS

Relato extraido da "Gazeta de Lisboa" (n.º 281, de 27 de Novembro de 1824:

Convindo ao Meu Real Serviço que os Engenheiros Constructores, e os officiaes empregados na Construcção Naval, formem uma classe distincta no Corpo da Minha Real Armada: Hei por bem, que assim se fique entendendo de ora em diante, confórme Me foi proposto pelo Major General da mesma Armada: e naquella classe sómente haverá accesso até Primeiro Constructor, com as graduações que determina o Decreto de 22 de Novembro de 1796, sendo o uniforme da dita classe como o que tem o Corpo de Engenheiros do Meu Exército, góla de veludo preto circulada de galão de ouro, com as dragônas, e os mais dintinctivos proprios da sua graduação na fórma que usão os Officiaes da Minha Real Armada. O Conde de Sub-Serra, do Meu Conselho de Estado, Ministro Assistente ao Despacho, encarregado do expediente das Secretarias de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, e dos da Guerra, assim o tenha entendido, e faça executar, não obstante quaesquer Leis, ou disposições em contrário. Palacio da Bemposta, em 20 de Novembro de 1824.
Com a Rubrica de Sua Magestade.

BOTICÁRIOS

"D. Domingos Antonio Vicente de Oliveira Napolis de Figueiredo Galvão Barreto Perdigão Villas Boas, Fidalgo da Casa Real, descendente da Fidalguia de seus appelidos, unica dos ditos da Provincia da Beira Alta, pretende que se lhe conceda ser Boticario, dispensando-o de fazer exame, permitindo-se-lhe o ter na Botica hum Farmaceutico examinado na classe Official, e gozando o Supplicante do privilegio de Boticario. Accrescenta, que em lugar de grande despeza feita pelo Estado com os Aspirantes e Guardas Marinhas menores de dez e oito annos, será melhor fazer hum numero de boticarios igual ao dos Cirurgiões, dando-lhes soldo e farda competente, admittindo o Supplicante em primeiro Boticario no Arsenal, para tomar contas aos outros Boticarios; offerecendo-se o mesmo Supplicante a fazer hum Plano para este estabelecimento, e concluindo, que não cabendo no possivel algumas destas cousas, então se lhe conceda nesta Camara hum lugar igual à decencia com que o Supplicante deve viver. — Parece á Commissão que não he digno de se tomar em consideração o requerimento do Supplicante, menos na parte em que pede emprego na Camara, sobre o que vai remettido á Meza".

"Mappa da applicação que teve a Consignação de doze contos de réis, recebida do Thesouro Publico no mez de Janeiro de 1827, para pagamento das despezas com as Obras, e arranjos abaixo mencionados, a cargo da Repartição das Obras Publicas".
"Obras de utilidade Publica. Enfermaria dos Invalidos da Brigada Real da Marinha no Forte de S. Paulo".

(In "Gazeta de Lisboa", n.º 39 — 1827)

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Dando continuidade ao interessante plano de emissões dedicado ao Ciclo de Recursos Naturais que, em nosso entender, tem tido uma concepção artístico-cultural de elevada craveira, entrou em circulação, em 15 de Setembro último, a série que reproduzimos, dedicada a "Pescas".

Trata-se de mais um conjunto interessante, resultante de um trabalho perfeito e pormenorizado, focando algumas das fases por que passa a pesca, nomeadamente a industrial e, justamente por isso, assim o classificamos.

De referir que o sobrescrito e o carimbo comemorativos do 1.º dia de circulação são apresentados dentro do mesmo estilo, embora tivesse sido notado que eles não fossem apostos em pelo menos duas ou três das muitas localidades com grandes tradições piscatórias, o que, como facilmente se conclui, mais valorizaria todo este conjunto.

Na verdade, pensam muitos filatelistas que se impõe que em muitas das nossas emissões de selos, o caso dos carimbos comemorativos seja devidamente revisto, já que, pensam, localidades de qualquer modo ligadas aos motivos, devem utilizar também esses carimbos.

Quanto ao tema desta emissão, é sabido que a pesca é, efectivamente, um campo de actividade tradicional das nossas gentes que, embora atravessando por vezes períodos muito difíceis, quer quanto à captura quer quanto a outras condicionantes, continua a interessar muitos milhares de portugueses que nela procuram a sua sobrevivência, numa abundância de pescado que possibilite também o bem-estar da população. Nessa intenção se afastam cada vez mais das nossas costas e, consequentemente, têm de enfrentar novas dificuldades e perigos.

Hoje em dia, e apesar dos progressos verificados tanto a nível científico

como técnico quanto a processos de detecção e recolha do peixe, mais uma vez se atravessa um período de dificuldades, não só na escassez generalizada das espécies, mas também pela conjuntura mundial que se vive.

Por tudo isto, nós, os portugueses, fomos compelidos a alargar os limites das nossas águas territoriais para as 200 milhas a fim de proteger os pesqueiros existentes, o que se tornou imperioso não apenas por sermos um dos povos da Europa que mais peixe consome, mas ainda por termos nas conservas de exportação, internacionalmente consagradas e com muita aceitação, uma potencial fonte de divisas.

Assim, este conjunto filatélico, além do valor artístico que evidencia, tem também o mérito de chamar a atenção para um dos recursos da natureza em que o nosso país pode e deve marcar uma posição de muito interesse.

EXPOSIÇÃO "MAR FONTE DE VIDA"

Embora já tenha estado patente ao público quando este apontamento chegar às mãos do leitor esta exposição, levada a efeito pelo Centro Filatélico Juvenil do Fogueteiro, temos elementos para poder afirmar que se tratou de um certame muito interessante e de bom nível que na parte respeitante à filatelia nos merece já, uma referência muito especial.

A organização, que não se deve ter esquivado a esforços para conseguir os melhores resultados, conseguiu, de facto, apresentar uns magníficos sobrescrito, postal e carimbo comemorativos que ficam a atestar uma capacidade de conhecimentos muito notável.

Como motivo fundamental destas peças filatélicas, foi escolhida a reprodução de um barco típico da região do Seixal — muleta — hoje desaparecido, dado que o exercício da pesca é actualmente quase nulo naquela região da margem sul do Tejo.

Repetimos que estamos a escrever este apontamento muitos dias antes da Exposição "Mar Fonte de Vida" ser franqueada ao público mas, como tivemos a possibilidade de com esta

CENTRO FILATÉLICO JUVENIL DO FOGUETEIRO

antecedência ter em nosso poder o sobrescrito e respectivo carimbo comemorativos, aqui deixamos a reprodução, cientes de que se trata realmente de muito belas e expressivas peças filatélicas.

Possivelmente no próximo número voltaremos a ocupar-nos deste certame.

SELO PORTUGUÊS EM EVIDÊNCIA INTERNACIONAL

Com este título demos notícia no número de Abril passado de que o selo de 4$00 da série "Europa 77" — Planície Alentejana — tinha sido distinguido pela Associação Belga de Filatelia com o prémio atribuído ao selo mais belo, emitido naquele ano, de todos os postos em circulação dentro daquele tema pelos países que fazem parte da Confederação Europeia dos Correios e Telecomunicações, ou seja, todos os da Europa Ocidental e ainda a Jugoslávia.

Recordemos que o bloco desta série foi, desde a primeira hora, disputadíssimo, de tal sorte que hoje é difícil de encontrar e, por isso, tem uma cotação bastante alta.

Tanto quando o conjunto entrou em circulação como quando houve a distinção, fizemos as nossas considerações que hoje e muito gostosamente vamos completar, dado que a essa série acaba de ser atribuído em Milão, pelo Júri do 8.º Prémio Internacional "ASIAGO", o prémio dos mais belos e representativos da arte filatélica sobre Turismo, emitida naquele ano em todos os países da C.E.P.T.

Sublinhe-se que este prémio é considerado o *Oscar Mundial da Filatelia,* e por isso ambicionado por todas as Administrações Postais, uma vez que consagra não só o valor artístico dos selos, mas também através deles o seu valor cultural.

De facto, a temática filatélica que sofreu nos últimos anos uma profunda evolução que não será demais evidenciar, tornou-se num veículo potente de cultura vastíssima, um instrumento difusor da história, da ciência, da arte, da tradição, enfim, de tudo que de grandioso e belo os povos se orgulham de apresentar.

Os selos portugueses que se integram nesta evolução, estão por isso a despertar grande interesse e procura nos mercados e certames mundiais, o que aliás é comprovado por mais um prémio valioso que já receberam.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Histórias de Marinheiros

5 — A nódoa do choco

O tipo de pescador de bordo era bem conhecido, no meu tempo, já lá vão muitos anos. Nas longas comissões do ultramar e ilhas, quando à tarde o apito estrídulo do contra-mestre ou o toque vibrante do clarim mandava reunir as licenças para embarque, ele deixava-se ficar a bordo, alheio às tentações da terra, com as suas linhas e os seus anzóis. E lá permanecia pela tarde fora, paciente, olhando fixamente e durante horas aquele bocadinho de mar onde mergulhara o anzol e em que, certamente, como em pequeno écran, havia tempo para desfilarem, com vagar, as recordações dos que longe deixara.

Às vezes, a pesca rendia. Mas outras, com peixe esquivo e pescador aziago, o balde permanecia vazio. Era então que as graças dos camaradas não os poupavam:

— Oh! "51", vê lá se a quilha *morde...*

— Queres que passe a linha ao guincho, "92"?...

— Oh! "23", olha, não suspendas o ferro...

Era assim o falar pitoresco da maruja — a linguagem da abita. Às vezes, eram termos de tecnologia naval aplicados na conversa corrente. Outras, eram expressões usuais, mas de sentido duplo, que só marinheiros entendiam. Imagine-se, por exemplo, que à face de qualquer mortal chamavam eles *roda de proa* e que, por *talha-casacas,* designavam o tubarão — esse velho inimigo dos mares insidiosos. Charadas que o homem da terra jamais decifraria!...

Vem a propósito recordar uma história autêntica, que é exemplo vivo e repentista da linguagem típica do marujo. Certa vez, nos Açores e a bordo de um contratorpedeiro, havia um desses pescadores característicos dos navios de guerra. Esse era ás, e a sua especialidade eram os chocos. Lá estava ele na sua faina, a hora das licenças aproximava-se, e uma praça que ia para terra, impecavelmente fardada de branco, chegou-se, curiosa, no preciso momento em que o pescador metia a linha dentro. Eu, que estava de serviço, assistia à cena a uns

metros de distância. Daí a momentos, um esplêndido choco, suspenso na linha, estorcia-se na dança macabra de uma morte certa. De repente, numa última vingança contra a humanidade má, o choco expeliu, com força, um jacto do seu líquido escuro, que se foi projectar, inteiro, no branco imaculado da farda do marujo que ia de licença. Uma gargalhada geral ecoou pelo convés. O pescador, tentando cobrir a *responsabilidade* do choco, consolou:

— Oh! "62", olha que não foi por mal...

Este, resignado, com a fardilha indecente e com a pequena, talvez, esperando em vão, lá em terra, naquela tarde, retorquiu:

— 'Tá bem... 'Tá bem... Mas, para outra vez, não te esqueças de lhes apertar o... *Canal da Mancha...*

S. B.

Reportagem

MARINHEIROS EM FESTA

Conforme fora programado e como vem sendo tradição, realizou-se no passado domingo dia 27 de Agosto mais um encontro — o 4.º — dos marinheiros do concelho de Pombal. À concentração, que se fez pelas 08.00 horas no Estádio Municipal, seguiu-se uma romagem aos cemitérios de Pombal e da Pelariga, onde se depositaram flores nas campas dos "filhos da escola" já falecidos.

Regressando novamente ao estádio, efectuou-se um desafio de futebol entre o *Activo* e o *Passivo*, que terminou com o empate (2-2), sendo necessário o sistema de moeda ao ar para atribuição dos 1.º e 2.º prémios. Seguidamente, foi servida uma caldeirada à fragateiro que satisfez inteiramente o paladar de todos os convivas que, pouco a pouco, iam despachando as enormes panelas onde foi confeccionada. Enfim, um dia maravilhoso, este ano enriquecido pela presença de um "filho da escola" de 84 anos de idade, Joaquim Alves, residente no lugar da Guarriapa, freguesia de Vila Chã. O seu amor pela Marinha ficou bem vincado nas palavras que proferiu e que foram interrompidas por várias salvas de palmas. Joaquim Alves, assentou praça em 1919, no antigo Quartel de Marinheiros, em Alcântara, seguiu depois para o Alfeite onde embarcou no navio "Carvalho Araújo", que apoiou, em 1922, os aviadores Sacadura Cabral e Gago Coutinho na travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro. É esta façanha que Joaquim Alves ainda nos conta, como se estivesse 56 anos atrás, no Brasil, a ver a grande festa aos heróis. Segundo disse, *um mar de gente aplaudiu, vibrou, dançou com os marujos portugueses num cenário maravilhoso que jamais voltei a ver na minha vida. Um autêntico carnaval brasileiro.*

Findou este dia memorável com os tradicionais fados, interpretados por Manuel Pifaro e Castela, acompanhados à viola por João Leitão e Mota.

Comprida a jornada, foi eleita nova comissão para a realização do convívio de 1979, pedindo já esta comissão aos "filhos da escola" que actualizem os seus endereços, pois vai ser necessário um contacto muito frequente, uma vez que pretendem levar a efeito várias excursões, festa do Natal, etc.

(Colaboração de Carlos Courelas, de Pombal)

EXERCÍCIO AERONAVAL "ALBATROZ 78"

Para aperfeiçoamento de processos de cooperação entre as forças aeronavais e avaliação da capacidade dos meios logísticos de apoio directo a operações militares, realizou-se, de 4 a 8 de Setembro último, o exercício "Albatroz 78", que foi concebido e planeado pelos general Silva Cardoso, comandante da 1.ª Região Aérea, e contra-almirante Ramos Rocha, comandante naval do Continente, o qual, conjuntamente com o brigadeiro da Força Aérea Conceição e Silva, teve a seu cargo a condução das operações.

A fase principal do exercício decorreu na madrugada do dia 6, na Praia da Bordeira, próximo da Vila do Bispo, no Algarve, com um assalto anfíbio a uma costa "hostil", que permitiu estabelecer uma testa de ponte e o conse-

quente desembarque de forças de fuzileiros e material de combate, no que foram apoiados por forças aéreas e navais. Esta operação, que foi desenvolvida com condições de mar adversas, foi presenciada pelo almirante Souto Cruz, chefe do Estado Maior da Armada, que representava o Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, e pelo comandante da Região Militar do Sul.

Participaram activamente no "Albatroz 78" as fragatas "Comandante Roberto Ivens" (navio-chefe), "Comandante Sacadura Cabral" e "Almirante Magalhães Corrêa", as corvetas "Jacinto Cândido" e "Oliveira e Carmo", os submarino "Albacora", navio-petroleiro "S. Gabriel" e draga-minas "Lagoa" e a LDG "Alabarda", unidades de fuzileiros e mergulhadores, com um

total de 1000 homens. Da Força Aérea participaram 22 aviões de vários tipos, 11 helicópteros e forças pára-quedistas, com 500 homens.

JURAMENTO DE BANDEIRA DE NOVOS MARINHEIROS

No Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, em Vila Franca de Xira, realizaram-se, no passado dia 15 de Setembro, as cerimónias do juramento de bandeira de 755 recrutas da 2.ª incorporação de 1978, que haviam terminado a IMB (Instrução Militar Básica).

O acto, que teve a presença de diversas entidades civis e militares, foi presidido pelo vice-chefe do Estado Maior da Armada, vice-almirante Silva Horta, em representação do almirante CEMA.

Iniciado o acto com a habitual exortação aos novos marinheiros, feita pelo 1.º-ten. SG Cunha Rolaça, as cerimónias prosseguiram com a distribuição de prémios escolares, atribuídos aos seguintes recrutas:

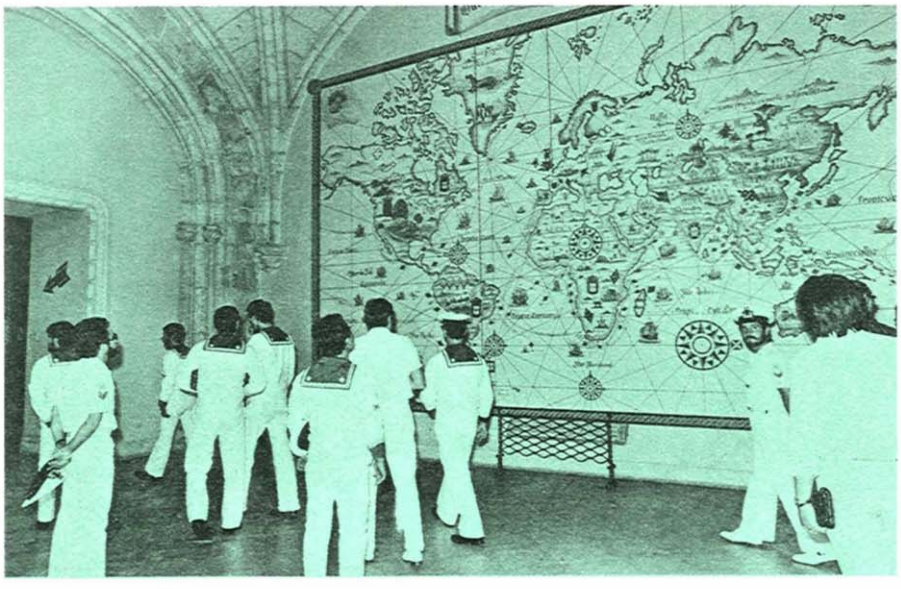
Prémio de Aprumo Militar, ao 2.º-gr. rec. n.º 237978, Moreira Topa; Prémio Exame Final de Instrução, ao 2.º-gr. rec. n.º 249178, Alberto Gino; Prémio de Educação Física, ao 2.º-gr. rec. n.º 204078, Pinheiro dos Santos; Prémio de Habilitações Literárias, ao 2.º-gr. rec. n.º 254078, Constantino Costa.

Seguiu-se a leitura dos Deveres Militares e da Fórmula do Juramento, repetida pelos recrutas, após o que o Batalhão Escolar desfilou perante as entidades presentes, tendo as cerimónias terminado com demonstrações de "ordem unida" e de destreza física.

OFICIAL DA ARMADA É O NOVO MINISTRO DA REPÚBLICA NOS AÇORES

O vice-almirante Silva Horta, que desempenhava as funções de vice-chefe do Estado Maior da Armada, foi nomeado ministro da República para a região Autónoma dos Açores, tendo sido empossado no novo cargo em acto realizado, no dia 25 de Setembro findo, no Palácio de Belém, pelo Presidente da República, general Ramalho Eanes.

Estiveram presentes ao acto os presidente do Supremo Tribunal de Justiça, primeiro-ministro, eng.º Nobre da Costa, membros do Conselho da Revolução e do Governo, provedor da Justiça, representantes dos três ramos das Forças Armadas e dos grupos parlamentares da Assembleia da República. Presentes também, representantes do presidente da Assembleia da República e do Governo da Região Autónoma dos Açores.



NAVIO ESCOLA ITALIANO NO TEJO

No dia 25 de Setembro último, ancorou no porto de Lisboa o navio-escola "Amerigo Vespucci", da Armada italiana, em viagem de instrução, após ter escalado vários portos, designadamente Palma de Maiorca, Amsterdão, Londres, Edimburgo e Dublin.

O navio era comandado pelo capitão-de-mar-e-guerra Mário di Giovanni, e a sua guarnição compunha-se de 13 oficiais, 57 sargentos e 172 praças, transportando ainda 160 cadetes,

40 dos quais argelinos, persas, líbios, tunisinos e venezuelanos.

Após a chegada, o comandante do "Amerigo Vespucci" deslocou-se ao Palácio do Alfeite, onde apresentou cumprimentos ao comandante naval do Continente, contra-almirante Ramos Rocha.

Nos vários dias de estadia do veleiro no Tejo, elementos da sua guarnição e cadetes tiveram ocasião de visitar o Museu de Marinha, a Base Naval de Lisboa e a Lisnave. No dia 27, o comandante Giovanni e uma força desembarcada prestou homenagem aos navegadores portugueses junto do Padrão dos Descobrimentos. No dia 28, realizou-se, no complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, um convívio desportivo entre elementos das Marinhas italiana e portuguesa.

O "Amerigo Vespucci", que pôde ser visitado pelo público nos dias 27 e 28, zarpou do Tejo no dia 30.

COMEMORAÇÕES DO 5 DE OUTUBRO

O aniversário da implantação da República em Portugal foi comemorado, no passado dia 5 de Outubro, em várias localidades do continente e ilhas com a realização de actos promovidos a nível oficial ou por iniciativa dos partidos políticos ou por grupos de cidadãos.

A cerimónia principal decorreu em Lisboa, junto da estátua do dr. António José de Almeida — um dos presidentes da primeira República —, onde o Presidente da República, general Ramalho Eanes, depôs uma coroa de flores em homenagem aos mortos de 1910.

Assistiram ao acto, que foi presenciado por muito público, diversas entidades civis e militares, nomeadamente o primeiro-ministro, eng.º Nobre da Costa, os chefes dos Estados-Maiores da Armada, Exército e Força Aérea, almirante Souto Cruz e generais Pedros Cardoso e Lemos Ferreira, respectivamente, membros do Conselho da Revolução e do Governo, bem como representante dos partidos políticos com assento na Assembleia da República.

As honras militares foram prestadas por duas companhias de pára-quedistas, com guião e bandeira e a banda da Força Aérea.

CONFRATERNIZAÇÃO ENTRE O PESSOAL DE EDUCAÇÃO FÍSICA DOS FUZILEIROS

O pessoal dos Serviços de Educação Física da Escola de Fuzileiros e da Força de Fuzileiros do Continente confraternizou, reunindo-se num almoço-convívio, na Lagoa da Albufeira.

Uma iniciativa a repetir!

(Colaboração do 1.º-ten. FZ Teixeira da Silva)

MODELISMO NAVAL

Num país de marinheiros, como o nosso, o mar e os navios estão-nos no sangue.

Por isso, desde menino, o português sonha com viagens, temporais, barcos e mar...

Começa por fazer um barquito de cortiço, papel ou madeira que põe a *navegar* na banheira; depois, já mais crescido, fá-los maiores e experimenta-os no tanque e acaba, já na idade madura, por pensar, ou ensaiar, fazer modelos a sério.

Não há publicações, em língua portuguesa, que divulguem o instrutivo e curioso passatempo de construir modelos de navios. Os que existem, e são bastantes, constituem na maioria, fruto da imaginação, revelam habilidade e talento, mas não têm o rigor necessário.

Tem o Museu de Marinha contribuido para a divulgação do modelismo naval, chegando a criar uma escola que, por circunstâncias várias, foi, infelizmente, de pouca duração. Outra forma de contribuição tem sido o bom acolhimento que dispensa a todos os curiosos, nacionais e estrangeiros, que ali procuram desenhos que lhes

permitam ampliar os seus conhecimentos no sentido de se realizarem como construtores navais de miniaturas.

É o caso de Rogério Silva, que vive na África do Sul, e que, de férias em Portugal, procurou obter do Museu desenhos que lhe permitissem construir o modelo da nau "Santa Maria", de Cristóvão Colombo.

Porque o Museu não possui esses desenhos, foi-nos sugerido dar preferência a um barco português, nomeadamente a nau "S. Gabriel", de Vasco da Gama, sugestão que ele aceitou.

Devo aqui abrir um parêntesis para dizer que muita gente tem pedido desenhos ao Museu, que estes lhes são fornecidos mas, jamais se teve conhecimento dos resultados obtidos... Há porém uma excepção e essa é, exactamente, a de Rogério Silva, que nos remeteu duas fotografias com o modelo da "S. Gabriel" que, segundo diz, representa 800 horas de trabalho. Nós acrescentaremos, por estarmos absolutamente convencidos disso, que foram outras tantas horas de prazer para o autor de tão valioso trabalho, que muito o honra.

(Colaboração de Luís António Marques, mestre aposentado do Museu de Marinha)

Rogério Silva sobraçando o precioso modelo da "S. Gabriel", por ele construído.

8.º DESTACAMENTO DE FUZILEIROS ESPECIAIS — GUINÉ 1969/70/71

Em Novembro passado, realizou-se num restaurante de Pinhal Novo — terra de "Caramelos" — um almoço de confraternização de elementos que fizeram parte do 8.º Destacamento de Fuzileiros Especiais (Guiné 1969/70/71).

A chamada, agranelada por ser a primeira vez, responderam 30 dos 80 que fomos, já que 5 são SEMPRE PRESENTES:

Rabasqueira, Santos, "Russo I", "Russo II", "Pato".

Em sua memória, guardámos silêncio saudoso.
Recorda-se e não se renega, o nosso passado de combatente.
Os que deixaram fisicamente os fuzileiros, metralharam com perguntas os que ainda se encontram no activo, sobre a vida presente dos "boinas pretas".

(Colaboração do 1.º-ten. FZ Teixeira da Silva)

A STANAVFORCHAN

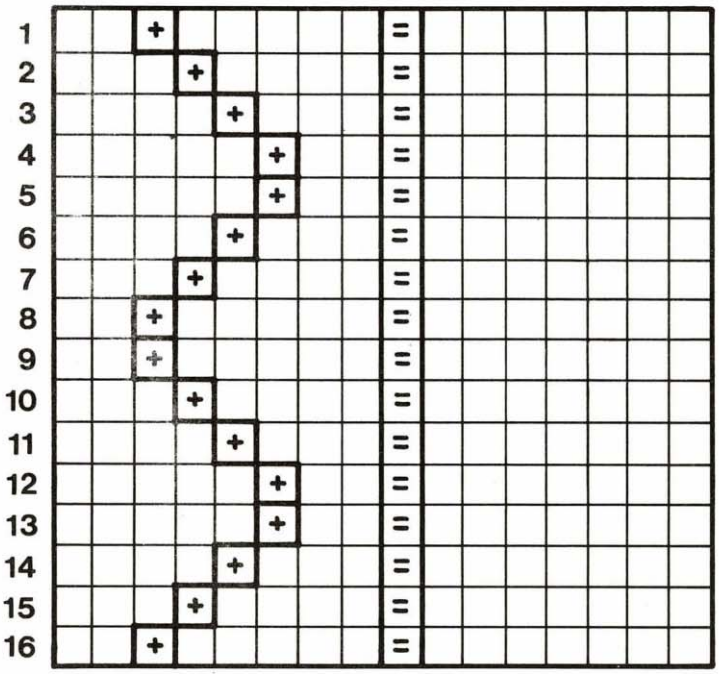
A Força Naval Permanente do Canal (STANAVFORCHAN), constituída por uma esquadrilha multinacional de navios de contramedidas de minas, foi inaugurada em 11 de Maio de 1973. Ostentando a bandeira da NATO a STANAVFORCHAN executa um programa anual de exercícios, manobras e visitas a portos dentro da área do Comando Aliado do Canal.
Esta força naval tem 4 objectivos básicos:

— Demonstrar a unidade e o propósito comum da Aliança mostrando a bandeira dos países membros operando em conjunto com uma força unificada.
— Capaz de actuar em conjunto como uma reacção imediata em tempo de crise e/ou tensão.
— Garantir, na área do Canal, uma maior potência naval, se requerida.
— Conseguir uma experiência contínua de trabalho conjunto no respeitante a operações de contramedidas de minas.

Esta força é constituída por 5 ou 8 navios de contramedidas de minas da Noruega, Bélgica, República Federal da Alemanha, Holanda e Reino Unido, que lhe são atribuídos por 6 ou 12 meses em sistema rotativo.

Quarto de Folga

PALAVRAS ADICIONADAS



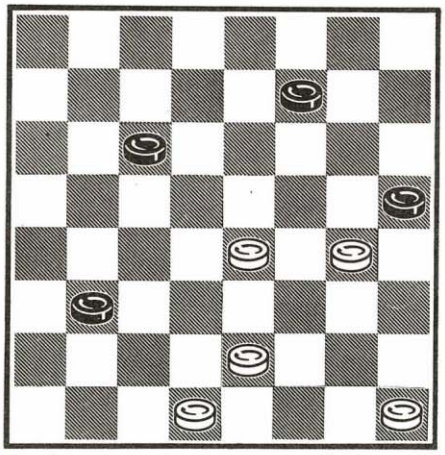
1 — Além + espécie de cuba ou dorna para o vinho (pl.) = Vela triangular (pl.). 2 — Pronome relativo + mamífero ruminante cervídeo que habita as regiões frias do norte = Parte do navio que fica mergulhada na água. 3 — Ofício + o primeiro a jogar = Vela mestra do navio. 4 — Engenho poético + poeira = Anel de corda com que se prende o remo no tolete. 5 — Cabo com que se mareiam os papa-figos e as velas menores + oferece = Prolongamento do costado do navio onde se prendem as amuras. 6 — Roldana + estime = Conjunto de polés, cadernais, bigotas e outros instrumentos que se empregam para passagem dos cabos náuticos. 7 — Estabelecimento onde se servem bebidas, em geral tomadas ao balcão + grude = Borda em que se encaixam os quartéis de fechar as escotilhas. 8 — Existes + parte interior e mais baixa do navio, destinada a carga = Espigão de metal da proa do navio. 9 — Desacompanhado + filamento de coco, de que se fazem cordas = Cabo que sobeja em certas manobras náuticas. 10 — Antiga forma de *por* + (fig.) representação (pl.) = Moldura que orna a proa do navio (pl.). 11 — Calçado de cabedal, com cano maior ou menor + tecido fino como escumilha (pl.) = Paus com ferros de três bicos nas pontas para vários serviços a bordo. 12 — Abertura para dar entrada ou saída + o lado do navio voltado para o vento = Lugar por onde se entra num navio. 13 — Substância informe + som imitativo da voz da cabra = Cordoalha de navio. 14 — Estimar + chefe político da Etiópia = Calabre ou corrente que prende o navio à âncora, à bóia, etc. (pl.). 15 — O vencimento de uma praça da Armada + cacete (pl.) = Peça de madeira junto do mastro do navio, para amarrar as escoteiras da gávea (pl.). 16 — Parte mais larga da enxada + (fam.) mania = Parte inferior do leme e a parte da quilha sobre que ela se move.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES

DAMAS

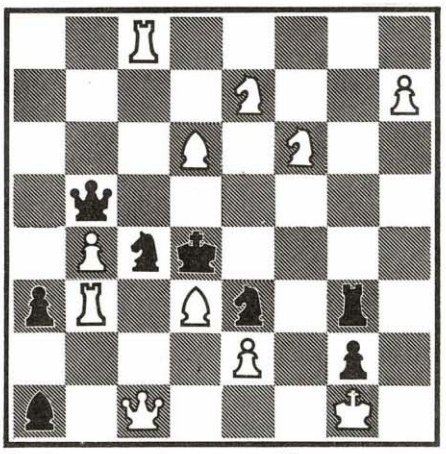
(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

XADREZ

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e dão mate em dois lances.

RIFÕES MARÍTIMOS

— Quem vai para o mar
aparelha-se em terra.

— Para teres vida bela
olha o mar e mora na terra.

— Quanto mais luz o mar
mais os cães hão-de ladrar.

— Pedir a avarento
é cavar no mar.

Apresentados
pelo cap.-m.-g. Basto Carreira

NAS OCASIÕES É QUE SE VÊEM OS CHEFES

Entrei para a Armada às 22.00 horas de um dia de Setembro de 1933, começando por me instalar no N. E. "Sagres" para a primeira viagem da minha vida de mar, a viagem de adaptação.

No dia seguinte, manhã muito cedo, arrumaram-nos numa formatura de duas fileiras, encavados na farda esticada de goma, de cotim de soldado, que parecia zangada connosco, com um bivaque azul, que lembrava cavaleiros da G.N.R., enfiado até às orelhas, e vai de nos massacrarem com as primeiras atitudes militares que nos haviam de acompanhar toda a vida, numa insistência que satisfazia os caprichos de uns senhores aspirantes, regalados com a oportunidade que os céus lhes concediam, dando-lhes o prazer dos deuses — a vingança do que lhes tinha sido feito três anos atrás.

Ali nos mantiveram por longo tempo, aproveitando-se das circunstâncias, abusando da rigidez da disciplina, usando umas exigências de que nem prussianos seriam capazes, corrigindo pequenos nadas, criticando tudo com linguagem depreciativa, espevitando-nos o brio, até que, quando se cansaram eles, que nós há muito já o estávamos, deram a voz de descansar.

Ainda não tínhamos tido tempo de realmente acreditar que tal voz tinha sido dada, um "sr. aspirante-de-curso-findo", virando-se para a formatura, perguntou importante:

—Quem é o chefe do curso?

Avançou o mais classificado de notas de entrada para Escola Naval, numa posição de sentido que Frederico da Prússia apreciaria, exclamando:

—Pronto!

Agora, o senhor comanda os seus camaradas, foi a ordem seca que recebeu.

O chefe ficou passado. Não compreendia bem. Depois de um pequeno silêncio, perguntou:

—Mas eu posso mandar o que quizer?

—Sim, senhor, mande à vontade o que quizer — esclareceu o senhor aspirante que falara, conformado e disposto a ver o que aquilo dava, e não vendo que a pergunta levava "água no bico"!

Então, o chefe de curso tomou posição e distâncias clássicas, encheu os pulmões de ar, olhou bem de frente aquele punhado de "grilhetas" e recitou com voz firme e pausada, a seguinte e edificante sequência de ordens que revelaram o valor de um chefe, compreensivo, humano, senhor de si, oportuno, dominador das massas, corajoso e sem medo à responsabilidade:

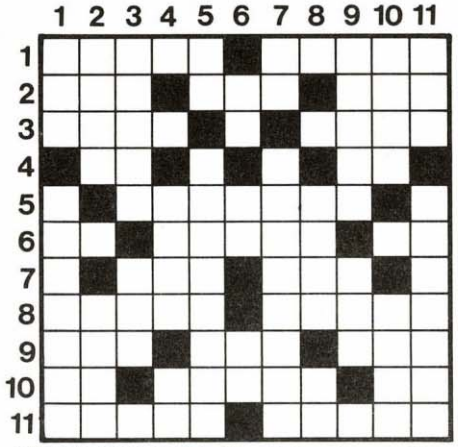
—Firme!...Sentido!...Direita-volver!... Des-tro-çar!...

E a instrução acabou mesmo, com o chefe afogado nos abraços da "malta". Tinha sido brilhante no seu primeiro comando e consequentemente conquistara a confiança dos seus subordinados.

Daí em diante podia contar incondicionalmente connosco, pois nós segui-lo-íamos cegamente para... o descanso.

Capt. Zuzara

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Bóia de cortiça na tralha superior dos aparelhos de pesca de arrasto; antiga vestidura grosseira para os dois sexos. 2—Renque; nome de vários frutos silvestres do norte do Brasil; 1051 em romano. 3—Medida antiga de capacidade, correspondente ao alqueire; antigo sacerdote entre os Medos e os Persas. 4—Reis (abrev.); nada. 5—Composto obtido pela reacção do amoníaco sobre o ácido cloropropiónico. 6—Carta de jogar; colheita dos frutos de um ano; outra coisa. 7—Textualmente; composição poética. 8—Faz mau uso de uma coisa; sangue (fig.). 9—Hora canónica; embarcação grande; chiste (fig.). 10—Alto!; olha de alto (fig.); duas letras de filho. 11—Embranquecido; casualidade.

VERTICAIS: 1—Parceiro; ovelha velha. 2—Içar; variedade de uva branca muito doce. 3—Espécie de cesto de verga, em forma de funil, para apanhar peixe; parte mais larga da enxada. 4—Ponta da verga; divindade grega, patrono dos rebanhos e dos pastores. 5—Símbolo químico do ouro; dançar o cancan. 6—Título dado ao soberano da Pérsia; enlace (fig.); gemido. 7—Nota musical; constelação chamada Ursa Menor. 8—Flutue; antes de Cristo. 9—Magnetiza; aqui está. 10—Planta criptogâmica que se cria no fundo do mar; andas. 11—Atilhos; novilho.

(Solução no próximo número)

Carmo Pinto
Sarg.-aj. H

CONCURSO N.º 86

OS MELROS E O BEBEDOURO

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

Num terreno, rigorosamente nivelado, estão plantadas duas árvores verticais, distando entre si 100 metros.

O proprietário do terreno descobriu que, no topo de cada uma das árvores, existia um ninho de melros, cujos ocupantes iam mitigar a sede a alguns quilómetros de distância.

Na melhor das intenções e para facilitar a vida das simpáticas aves, o bom homem resolveu colocar um bebedouro no ponto médio do segmento que une os pés das ditas árvores. Observando melhor, verificou depois que os melros que partiam de uma das árvores para o bebedouro, percorriam uma distância superior à que era percorrida pelos melros da segunda árvore.

Sabendo que as árvores medem de altura, respectivamente, 12 metros e 8 metros, quererá o leitor auxiliar o proprietário a determinar a distância de que deve ser deslocado o bebedouro para que todos os pássaros façam percursos iguais?

(Solução no próximo número)

Ferreira da Silva
Sarg. aj.-AP

— **Oh, papá, uma baleia é assim, daquele tamanho?**

SOLUÇÕES

A PERSPICÁCIA DO LEITOR

(soluções e valorização do teste proposto no número anterior)

1. (a); 2. (d); 3. (c); 4. (d); 5. Maria 40, Alice 24 e Ana 16; 6. (d).

A valorização que se segue baseia-se no limite de tempo de 15 minutos e inclui a bonificação por terminar antes do tempo limite.

7—8 pontos: você é muito inteligente.

5,5—6,5 pontos: você está situado no escalão mais dotado da população.

4—5 pontos: você pode dar-se ainda por satisfeito com a sua capacidade de raciocínio.

2,5—3,5 pontos: você não poderá aspirar a grandes voos intelectuais, mas não desanime porque muito boa gente de valor como escritores, homens de negócios, artistas, etc., também não têm IQ excepcional.

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Vila; de; Esmoriz. 2—Épico; ralei; era. 3—Rosado; tenra; ar. 4—Ato; gaitada. 5—Dm; artista; aila. 6—Aer; arm; Ari; Rur. 7—Aro; imã. 8—Rim; ama; cap.; Sam. 9—Eram; briosas; si. 10—Caloiro; nua. 11—Ad; russo; atines. 12—Riu; recua; enora. 13—Animosa; lê; asas.

VERTICAIS: 1—Vereda; repara. 2—Ipo; medir; Din. 3—Visa; Mac; ui. 4—Acata; mar. 5—Odorara; luro. 6—Tromboses. 7—Er; gim; arisca. 8—Atas; irou. 9—Eleita; coo; al. 10—Sentarias. 11—Mira; impante. 12—Ada; suina. 13—Ré; air; anos. 14—Ira; lupa; era. 15—Zarpar; missas.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	Pretas
1. 6-11	17-15
2. 19-23	28-10
3. 1-12	16-17

4. 3-30 e ganham.

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

Chave: Ch4—f3

QUADRO MÁGICO SILÁBICO

(Solução do passatempo do n.º anterior)

A: 1—Cágado. 2—Gabari. 3—Dorido.
B: 1—Rapace. 2—Paralo. 3—Celosa.
C: 1—Velame. 2—Lamiré. 3—Merece. D: 1—Lápide. 2—Pileca. 3—Decano.

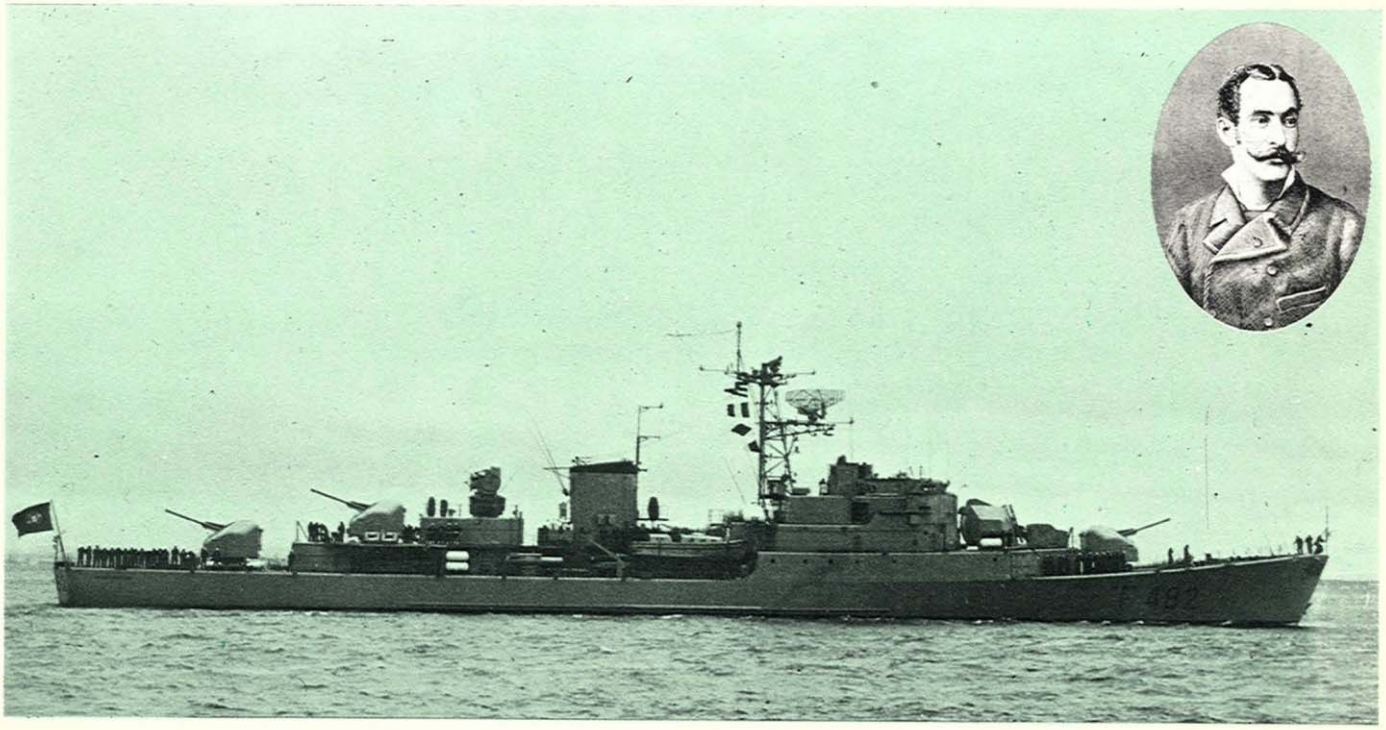
Conceito: Caravela.

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 85

Casabranca. Ceuta. Tetuão. Orão. Alger. Tunis. Tripoli. Alexandria. Port Said. Constantina. Rabat. Bengazi. Bizerta. Balilem. Tanger. Bona.

VENCEDOR:
Não houve nenhuma resposta certa.

Os nossos navios e os seus nomes



Fragata "COMANDANTE ROBERTO IVENS"

Foi construída nos estaleiros Ateliers et Chantiers de Bretagne, em Nantes, França, tendo sido lançada à água em 8 de Agosto de 1967 e entrado ao serviço no ano seguinte.

Tem um deslocamento máximo de 2230 ton. e mede 102,8 m de comprimento, 11,6 de boca e 6,52 de pontal. Atinge a velocidade de 26,1 nós (máxima) e tem uma autonomia de 11 650 milhas à velocidade de 11 nós.

Está armada com três torres simples com peças de 100 mm, um morteiro quádruplo de 305 mm (A/S) que tem a possibilidade de fazer fogo contra terra e seis tubos lança-torpedos, em dois reparos triplos (A/S). Todo este armamento é orientado por direcções de tiro, cujos cálculos e equações são feitos por calculadores electrónicos. Independentemente deste sistema, tem ainda duas peças de 40 mm. No que respeita a sonares, possui um de ataque e outro de pesquisa. Está dotada com radares de aviso de superfície, aviso aéreo, artilharia e auxiliar de entrada nos portos.

O navio está equipado com um sistema electrónico de detecção e medida da radioactividade na atmosfera; em presença de ataque atómico ou numa área de forte influência radioactiva, o navio é "lavado" por um sistema de chuveiros, não perdendo, nesta situação, como todo o pessoal recolhido no interior, a sua eficiência, porquanto as torres de 100 mm, os tubos lança-torpedos e o morteiro, passam a ser comandados automaticamente.

A propulsão é obtida por quatro motores Diesel com uma potência de cerca de 20 000 HP, acoplados a duas linhas de veios (2 hélices). É dotado de duas instalações de ar condicionado.

Compõem a sua guarnição 14 oficiais, 29 sargentos e 154 praças.

Patrono: capitão-tenente ROBERTO IVENS

Viu a luz do dia em 12 de Junho de 1850, na ilha de S. Miguel, Açores.

Assentou praça na Armada em 1867. Findo o curso da Escola Naval, em 1870, seguiu para a India. Esteve depois noutras colónias portuguesas e em países estrangeiros, nomeadamente no Brasil, Uruguai e Estados Unidos da América do Norte.

Por Carta de Lei de 12 de Abril de 1877 e sob os auspícios da Sociedade de Geografia de Lisboa, fez parte, juntamente com Hermenegildo Capelo e Serpa Pinto, da expedição ao centro de África. A viagem foi iniciada em 12 de Novembro daquele ano, dirigindo-se os exploradores, por Quilenques e Caconda, a Belmonte, onde se encontraram com Silva Porto. Neste local, regista-se a separação de Serpa Pinto. Ainda em 1877 e até 1880, Ivens e Capelo percorreram as regiões de Benguela às terras de Iaca, tendo determinado os cursos dos rios Cubango, Luando e Tohicada. Em 1884, também com Hermenegildo Capelo, fez as viagens entre a costa e o planalto de Huíla, primeiro, e depois através do interior até Moçambique (Quelimane), concluindo a travessia de África.

Regressou a Lisboa em 20 de Setembro de 1885.

Entre as várias condecorações que possuia, era comendador da Ordem da Torre e Espada.

Faleceu bastante novo (47 anos), no dia 28 de Janeiro de 1898, em Lisboa, no posto de capitão-tenente.

M. Horta
Sarg.-aj. L

Encantos da Ribeira do Douro

Porto — Aspecto típico da Ribeira

Porto — Mercado do peixe na Ribeira

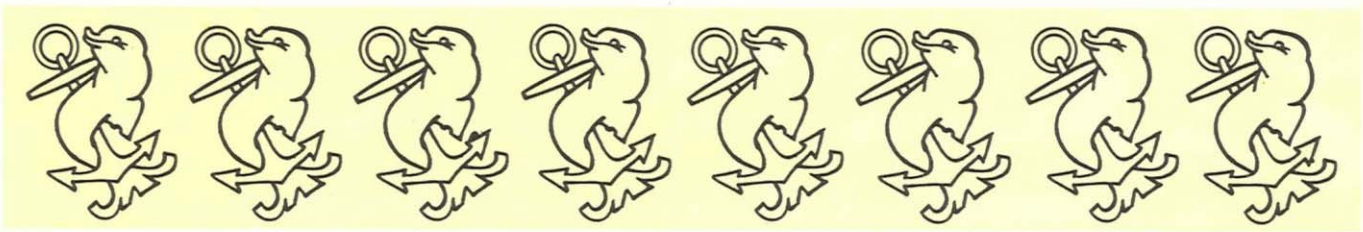
N.º 87/DEZEMBRO 1978/ANO VIII

revista da ARMADA

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
M. do Vale	**Memórias de um Marinheiro**	4
M. Horta	**Notícias Pessoais**	5
Vários	**Voz da Abita / Cartas ao Director**	6
L. Pinto	**Os Açores ainda desconhecidos...**	8
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	12
D. Figueiredo	**Comunicações & Comunicações**	13
D. Barreiros	**A presença da "Sagres" em La Guaira, Cartagena e Acapulco**	14
P. Machado	**Apontamento**	17
M. do Vale	**Conversa entre Marinheiros...**	18
G. Brandão	**Filatelia**	23
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	25
M. Horta	**Reportagem**	26
Vários	**Quarto de Folga**	32

Contém este número um suplemento-calendário, cujo desenho é da autoria do cap.-m.-g. Raul de Sousa Machado, o qual não pode ser vendido separadamente da Revista.



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro
do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 87/DEZEMBRO 1978/ANO VIII

Preço de venda avulso 10$00

Assinaturas anuais:

Continente e Ilhas 100$00
Estrangeiro 185$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Base Naval de Lisboa — Alfeite.
(Foto de A. Fernandes, fotóg. do QPCM)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Natal

Talvez se torne monótono falar, todos os anos nesta altura, do Natal. A verdade, porém, é que não posso deixar de o fazer. O Natal traz-me, a mim como a muitas outras pessoas, tantas recordações!

O sapato na lareira ou na chaminé, o presépio, o pinheiro enfeitado, os presentes, a família reunida, a lembrança dos que partiram deste mundo, mas continuam vivos nos nossos corações... tantas coisas realmente!

Mas, o Natal não é só saudade nem passado. É também presente e é futuro. Presente, porque continua a ser a festa maior da família, aquela em que todos os ressentimentos se apagam e todos os peitos se abrem para um abraço amigo; futuro, porque aponta o difícil caminho da paz e do amor entre os homens, independetemente da sua raça, da sua condição social, das suas convicções políticas e dos seus ideais religiosos.

Neste limiar dum ano novo, como órgão oficial da Marinha que nos orgulhamos de ser, pedimos o esforço e a compreensão de todos os que a servem, para fazer dela o que sempre tem sido — uma Corporação unida e digna que põe acima de tudo e de todos, o interesse da Nação e do Povo Português.

BOAS FESTAS E FELIZ ANO NOVO

C/alm.

Para já, trata-se de um autêntico formigueiro humano. Em cada apartamento vive uma família e, dentro deste, em cada compartimento, um média de dez pessoas! Feitas as contas, e segundo informações colhidas *in loco*, cada bloco destes alberga... uns milhares de pessoas.

O curioso da história é que toda aquela multidão vive em boa harmonia, sem discussões e sem zaragatas, fazendo cada um a sua vidinha sem se intrometer na dos vizinhos; e isto só é possível, creio eu, na China.

Como dormia no estaleiro quando o navio estava na doca, tive tempo de sobra para observar a vida daquele *cortiço de abelhas.*

Era tal qual como as marés. O barulho começava ao luzir do dia, à medida que as pessoas se iam levantando, ia crescendo até à *maré cheia*, que era a altura em que os trabalhadores saíam para o estaleiro e as crianças para a escola, descia até à *maré vazia*, quando a maior parte das pessoas estava já fora de casa, voltava a *encher*, no regresso de todos, *descia* novamente à medida que as pessoas se iam deitando, atingia o *máximo baixar* às tantas da noite, e assim sucessivamente.

No meu quarto do estaleiro, situado num casarão misterioso onde nunca topei viva alma, quase podia passar sem relógio pois, pelo sussurro que vinha do bairro chinês, sabia com grande aproximação as horas que eram.

Hoje, doze anos volvidos, ainda me parece ouvir o barulho *da maré* daquele bairro, uma mistura de música chinesa tão característica (não há quem não tenha um *transistor* de baratos que são) com o chilrear alegre das crianças e as vozes dos homens e mulheres conversando naquele jeito tão amigável e carinhoso, onde nós, que falamos outras línguas, quase só ouvimos ó, ó...

Trezentos anos são passados sobre as afirmações do padre Gabriel de Magalhães e agora, creio eu, podemos constatar que elas estavam certas, porque estão plenamente confirmadas. A China, por aquilo que é, em si mesma, e pelas extraordinárias qualidades do seu povo, é já uma grande nação mas, há-de vir a ser maior ainda.

M. do Vale
C/alm.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

883362/Cabo FZ Jorge Joaquim Aguiar de Sousa com D. Maria do Carmo Duque Neves, em 19-8-78.

160470/Cabo T Armando Pedro Marques Fontainhas com D. Maria de Fátima Carvalho Pinto, em 20-9-78.

91273/Cabo E Carlos Marques Alves com D. Maria Odília Vieira, em 2-9-78.

15972/1.º mar. M Joaquim Mateus da Silva com D. Isabel Maria Alves Gualdes, em 1-9-78.

71573/1.º-mar. FZ João Fernando Moreira Marques com D. Maria Fernanda Moreira, em 2-9-78.

108773/1.º-mar. CM Hilário Barros Henriques com D. Maria do Céu Baptista, em 9-9-78.

128073/1.º-mar. A Victorino Joaquim Guerreiro com D. Cidália da Cruz Gonçalves, em 2-9-78.

127874/1.º-mar. CM João Ricardo Cascalheira Percaminho com D. Isabel Maria Ramos, em 23-9-78.

68176/1.º-mar. CTP Manuel António Nunes Rodrigues Melão com D. Noémia das Mercês Videira Pacheco, em 9-9-78.

180276/2.º-gr. FZ Alexandre Nuno Alves Mesquita com D. Maria Rosa Basílio, em 19-8-78.

81677/2.º-gr. FZ José António Bento Francisco com D. Raquel Cardoso Coelho, em 9-9-78.

115077/2.º-gr. Manuel João Ferreira Marques com D. Maria Fernanda Vieira da Cruz, em 17-9-78.

PASSAGENS À RESERVA

2.º-ten. OT Manuel Gomes da Costa, em 6-10-78.

Sarg.-aj. M José Joaquim Carrajola, em 2-10-78.

Sarg.-aj. SE António Baptista Carvoeiro, em 29-9-78.

Sarg.-aj. M Adelino Pinto Carneiro, em 25-9-78.

1.º-sarg. MQ Francisco dos Santos Mendonça, em 28-9-78.

1.º-sarg. L Manuel Martins, em 29-9-78.

1.º-sarg. A Pedro da Silva, em 10-9-78.

1.º-sarg. FZ Manuel Pita Brás, em 20-9-78.

1.º-sarg. FZ Alberto Sarabando Marçal, em 28-9-78.

106243/Cabo CM Manuel Augusto Coutinho, em 15-9-78.

950763/Cabo FZ Germano Ferreira Tavares, em 28-9-78.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

2.º-ten. SG RA Mateus Lourenço Cristelo, em 3-10-78.

2.º-sarg. O RF Galileu de Almeida Castanheira, em 3-5-78.

275023/Cabo M RF Joaquim Jorge da Silva Pequenino, em 10-10-78.

262225/Cabo T RF Gaspar Pereira Santa-Rosa, em 18-10-78.

275725/Cabo CM RF Manuel Ildefonso, em 23-10-78.

294131/Cabo A RA Agostinho Fernandes de Almeida, em 30-9-78.

291133/2.º desp. RF Abílio Gonçalves, em 15-10-78.

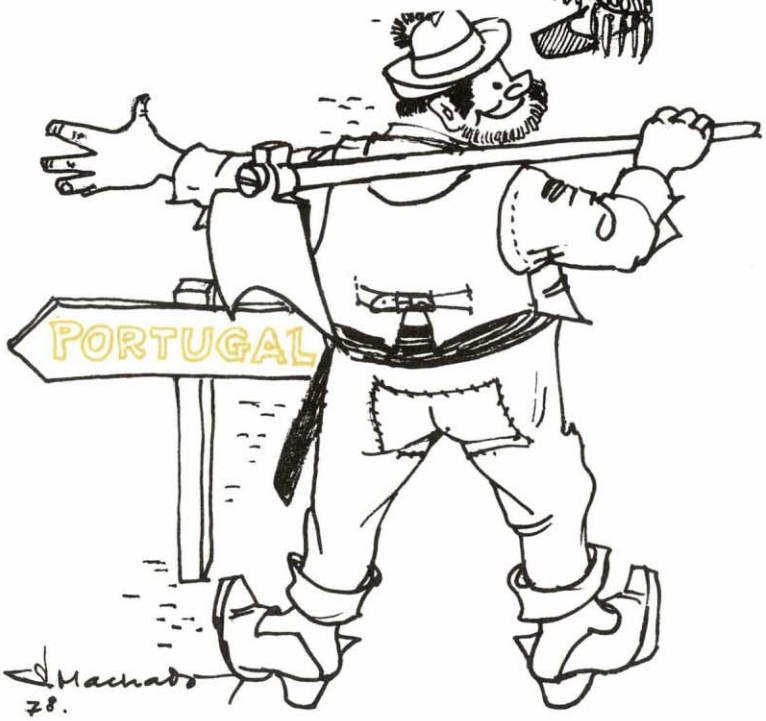
275122/1.º-mar. aux. RF Amadeu de Almeida, em 24-10-78.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Voltámos a ter notícias do "Pezinhos", cabo M. Transcrevemos, na íntegra, a carta que recebemos:

Alfeite, Novembro de 1978.
Desta vez, viajei por terra.
Os tempos mudaram muito. Antigamente, eram raras as pessoas que iam a férias ao Algarve (o actual paraíso português...) e mais raras ainda as que iam ao estrangeiro.
Contentávamo-nos em ir passar o Verão à província, em casa da família, que também era bom para a saúde e muito mais baratinho!
Mas agora, e felizmente que assim é, não sucede o mesmo. Quase toda a gente tem automóvel, quase não há ninguém que não vá banhar-se nas praias algarvias, e são muitos os que dão a sua voltinha pelo estrangeiro. Até eu, que tenho passado a vida a contar os patacos *para ver se eles chegam ao fim do mês, dei um* bordozito, *até Espanha. E, confesso, gostei muito mais desta viagem, de carro e por terra, do que das que fiz de barco* por esses mares já muito navegados.



Balanço, apenas o que dava o carro nos inúmeros e variados buracos que fazem parte integrante das nossas rodovias; manobras perigosas, algumas para evitar abalroamentos *com os que não respeitam as* regras de navegação *e andam por cima de toda a folha. E o pior é que ainda* abrem fogo de língua, *se caímos na asneira de lhes fazer alguma observação.*
De passagem, estive dois dias na Beira Alta para assistir à festa maior duma modesta freguesia, encrustada nas faldas do Caramulo; uma festa à antiga portuguesa, com procissão, banda de música, andores, anjinhos e missa cantada. Claro que não faltaram farnéis para comer pelos pinhais, nem garrafões do tinto, que é a especialidade da região.
Tive enfim, mais uma vez, o ensejo de conviver com aquele povo maravilhoso, que trabalha que se desunha e apenas quer o suficiente para viver com dignidade, pois que alegria é coisa que não lhe falta... Com gente desta, digam o que disserem os velhos do Restelo *que por aí pululam, Portugal não morrerá.*
Segui viagem, de manhã cedinho, galguei a Serra da Estrela, sempre com o credo na boca com o trânsito, e cheguei à fronteira de Vilar Formoso, onde tive uma agradável surpresa. Do lado de cá, apenas um funcionário a carimbar os passaportes e a mandar-nos seguir; do lado de lá... nada! Nem polícia, nem alfândega... nada!

Será que, finalmente, portugueses e espanhóis, vão poder visitar-se sem ter que esconder o que levam e trazem e apenas com o bilhete de identidade no bolso? Já não é sem tempo...
Em todo o caso, fiquei desconfiado da fartura e à espera do que me iria suceder na saída pelo Caia.

—

P. S. — No póximo número da Revista, se mo permitirem, direi mais alguma coisa sobre esta viagem e o que me aconteceu no regresso.

Além da carta do "Pezinhos", cabo M, recebemos mais a seguinte correspondência:

De Joaquim de Sousa Teixeira, sarg.-aj. T RA, uma carta com dados biográficos muito interessantes sobre o comandante Carvalho Araújo e a oferta de uma medalha comemorativa do cinquentenário da elevação a cidade, de Vila Real. Esta medalha tem gravada: *"Revista da Armada" - 14-10-1918,* no anverso, e o nome do ofertante e a sua graduação, no verso.

—

N. R. — Ficamos muito agradecidos pela oferta da medalha e arquivamos os dados sobre Carvalho Araújo para oportuna publicação.

De Fernando G. Lopes da Silva, funcionário do QPCM, Base Naval de Lisboa, uma carta com um artigo sobre "Albert Einstein e o enigma da matemática", que será oportunamente publicado (talvez demore uns tempos...).
Curiosa a biografia deste leitor que, sendo contínuo, frequenta o curso complementar dos liceus, é especializado em operações de computadores pelo IPI, é estudante de Raja Yoga, é redactor de uma revista espiritualista, eclética e de beneficência, e tem em elaboração um livro que tenciona publicar em breve.

—

N. R. — Dado o seu interesse em colaborar, e o nosso desejo que assim suceda, tomamos a liberdade de lhe aconselhar assuntos navais, *em especial.*

De António Maria da Silva Carvalho, ex-mar. CM, de Viana do Castelo, uma carta com vários reparos e sugestões, nomeadamente:
A "Revista da Armada" tem uma deficientíssima rede de distribuição (...).
Estou desapontado com a morosidade na publicação de certos artigos (...).
Nota-se maior receptividade e empenho na publicação de trabalhos de conhecidos da casa *e oficiais (...).*
E termina a sua carta aplaudindo a sugestão de um camarada pedindo que a Revista publique a biografia dos patronos dos nossos navios e fazendo reparos ao estado de limpeza de um navio de guerra que viu atracado ao cais, algures.

—

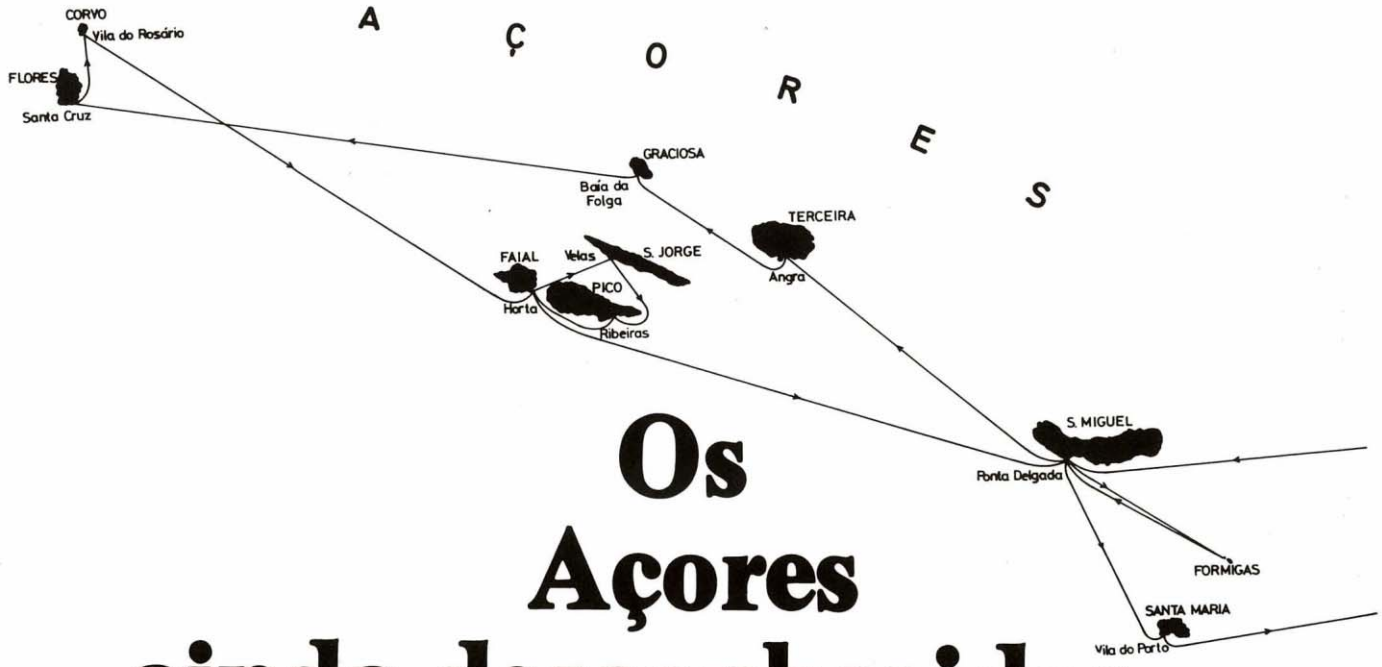
N. R. — A "Revista da Armada" é distribuída, em exclusivo, pela Agência Portuguesa de Revistas, Rua Saraiva de Carvalho, 207, Lisboa. A sua oferta, que agradecemos, de se encarregar da distribuição na sua cidade, só pode ser tratada com a referida Agência.
A morosidade na publicação de certos artigos significa que, finalmente, temos por onde escolher, o que é motivo de regozijo para todos quanto trabalham para o engrandecimento e melhoria da Revista. Há que ter paciência...
Pode crer que não existe especial receptividade para os trabalhos deste ou daquele e, acrescentarei até, que temos verdadeiro empenho em publicar artigos de sargentos e praças. Só é pena que não colaborem mais...
Quanto à dúvida resultante das nossas corvetas, terem um F em lugar de C antes do número, esclarecemos que é uma classificação atribuída pela NATO.

De D. Mariana B. d'Almeida da Palma Féria Sousa, de Lisboa, uma carta que transcrevemos:

Como sobrinha do 2.º-tenente aviador Isidro Martins Palma Féria, falecido solteiro e sem filhos, em 1937, venho por este meio agradecer a V. Ex.ª as referências a ele feitas no n.º 84 da vossa Revista de Setembro do corrente ano.
Na família, a recordação do meu falecido tio mantém-se viva, e é para nós factor de orgulho ele ter sido oficial da Armada e ter falecido ao serviço da Pátria e no cumprimento do seu dever de marinheiro e aviador.
Por estas razões, solicito a V. Ex.ª se digne mandar corrigir o seu nome, para aquele que realmente foi o seu, Isidro Martins Palma Féria e não Isidoro Martins da Palma Féria, como vem publicado (...).

—

Nota do Director — Com as nossas desculpas pela gralha, aqui fica a rectificação do nome desse saudoso camarada que jamais esquecerei, tanto mais que ele pertenceu ao meu curso da Escola Naval, e de Aviação também. Vem a propósito afirmar que ele era um dos jovens oficiais desse tempo com todas as qualidades para vir a fazer uma carreira brilhante. Assisti ao desastre que o vitimou e ao seu martírio antes de falecer, e estive no seu funeral, em Beja. Acrescentarei ainda que a sua morte me impressionou tanto que estive para desistir de ser aviador.



Os Açores ainda desconhecidos...

Talvez que o maior atractivo da vida dos marinheiros seja a possibilidade de conhecer novas terras e novas gentes, com diferentes costumes e tradições.
Várias comissões de serviço me levaram às cinco partes do Mundo, convencendo-me que nada mais haveria que despertasse o meu interesse e curiosidade. Enganei-me; aqui bem perto, perdidas no mar imenso, estão as ilhas dos Açores (restos da lendária Atlântida?) onde tinha muito que ver.

Quase não há marinheiro português que não tenha desembarcado em Ponta Delgada, na Horta ou na Terceira. Porém, muito poucos visitaram todas as ilhas do arquipélago. Irei mais longe, afirmando que até raros açoreanos se poderão gabar de o ter feito.
Desde há décadas que um navio balizador — primeiro o "Almirante Schultz" e depois o "Schultz Xavier" — as vêm escalando, na época de Verão, em missão de apoio logístico à respectiva farolagem.
São uns breves apontamentos sobre a comissão deste ano que vou divulgar através da *nossa* Revista.
Começarei por dizer que, para que uma comissão deste género seja levada a cabo com sucesso, é indispensável que o tempo *ajude* pois, na maior parte dos portos, o navio fica fundeado e toda a estiva de material tem que ser feita por meio de embarcações.
De início não há problemas, sabido que é que o tempo actual no Grupo Ocidental (Flores e Corvo) é o que se sentirá, passadas 12 horas, no Grupo Central (Faial, Pico, S. Jorge, Graciosa e Terceira) e o mesmo que fará, 24 horas depois, no Grupo Oriental (S. Miguel e Santa Maria). Problemas existem, de facto, quando se navega para Oeste, porque então a previsão do tempo vai sendo cada vez mais falível.
Posto este breve intróito, vamos à missão propriamente dita:

8 de Junho — Depois de andar cerca de 800 milhas, com o mar costumeiro da nossa costa, que não é de *rosas*, chegámos a Ponta Delgada e logo começou a faina — descarga de material para os faróis da ilha, reabastecimento de combustível, cumprimentos da Ordenança e contacto com a *Marinha dos Açores*. E chamo-lhe assim porque, como já devem ter notado, a Marinha, à medida que permanece em certa zona, talvez porque parte do pessoal é de lá natural ou ali tem família, ganha características especiais. Vi essas marinhas no Algarve, no Porto... e vim encontrá-la também aqui, nos Açores.
A estadia foi curta e nem deu tempo para ir contemplar a serena beleza das Sete Cidades, nem comer um bacalhau

Trecho de uma povoação da ilha do Corvo.

cozido debaixo da terra, nos vapores vulcânicos do Vale das Furnas.

9 de Junho — Noite cerrada, largámos com destino a Angra do Heroísmo que foi a primeira capital do arquipélago, em 1534, e um dos portos portugueses mais importantes no século XVI, pois era nele que os navios provenientes das Índias Orientais e Ocidentais, Brasil, S. Tomé, Costa da Mina e Cabo Verde se reabasteciam. O mar era *tão chão* que nem parecia que era o dos Açores!

10 de Junho — Dia de Portugal. Atracámos ao cais no pequeno Porto das Pipas, dentro da Baía de Angra, entre o Monte Brasil e o Forte de S. Sebastião, onde está situada a Capitania.
Depois da estiva habitual, uma constante em todas as ilhas, o navio embandeirou em arco e o pessoal foi de licença.
A cidade de Angra é um autêntico museu, onde se vive história pátria por toda a parte. Ali se encontra o túmulo de Paulo da Gama, irmão de Vasco da Gama, desembarcado na ilha no regresso de uma viagem à Índia, em 1499; ali foi o Quartel General de D. António, Prior do Crato, no período inicial da ocupação espanhola, sendo também a última terra portuguesa a reconhecer a dominação Filipina; ali foi o baluarte dos liberais, no século XIX; ali desembarcaram as primeiras tropas aliadas na Segunda Guerra Mundial... Mas, na medida em que nem só de história vive o homem, regalámo-nos com o magnífico queijo dos Castelinhos e assistimos a uma tourada à corda, que me abstenho de descrever por ser de todos conhecida.

13 de Junho — Fundeámos na Baía de Folga, na ilha Graciosa. Poucos nomes serão tão apropriados como o desta baía que, por ficar a Sul da ilha, é abrigada dos ventos norte e, na verdade, dá aos navios e às guarnições uma certa *folga*.
Com excepção do Corvo, julgo ser esta a ilha mais solitária dos Açores e talvez a menos conhecida. É também a mais baixa do arquipélago. No entanto, tem os seus próprios encantos... há lagosta a preços acessíveis a quem não é milionário e há o verdelho da Graciosa que é considerado, com justiça, uma das melhores *pingas* dos Açores.
Como se sabe, a quase totalidade do vinho açoreano é o chamado "vinho de cheiro" feito de uvas de cepa americana. Apenas na Graciosa, no Pico e na Terceira (Biscoitos) existe vinho de castas europeias.
Notável, nesta ilha, o engenhoso processo de captação de água das chuvas e a curiosa disposição dos terrenos destinados a vinha.

14 de Junho — Agora, estamos fundeados na Baía de Santa Cruz das Flores, depois de navegar 150 milhas desde a Graciosa (o maior trajecto a efectuar entre ilhas, por nós).
O mar está pior, mas o fundeadouro dá um certo abrigo...
Esta ilha é, para alguns, a mais atraente no aspecto paisagístico. Há hortências de todas as cores e em profusão, há maravilhosas lagoas com margens cobertas de flores, há vales profundos... Talvez por isso lhe chamam a *Suiça Açoreana*.
A Vila de Santa Cruz teve um grande desenvolvimento

Ilha de S. Jorge — Panorâmica de Velas.

depois da instalação da Estação de Rastreio. Visitei o hotel que serve de messe, implantado no seio de um conjunto de confortáveis vivendas para os franceses ali em serviço, e fiquei-me a pensar que é pena que os marinheiros portugueses não tenham instalações semelhantes quando destacados fora de Lisboa. Em Faro, no Porto, etc., como aqui, a nossa primeira limitação é a falta de alojamentos adequados, para nós e para a família. É um problema que se reflete na produtividade, na estabilidade psicológica e, claro, na escassez de voluntários para esses lugares.
No entanto, a Marinha construiu magníficas instalações para o seu pessoal na Guiné, no Zaire, no Niassa, etc., instalações tão boas que até fariam inveja aos franceses desta ilha! E, note-se, que a maior parte do material ia de Lisboa e as construções iam-se fazendo num ambiente muito inóspito, sob todos os pontos de vista...
Toda a ilha é recortada, cheia de ribeiras, e ninguém que lá vá poderá jamais esquecer algumas piscinas naturais, no meio das rochas, onde se tomam banhos a 23° centígrados de temperatura e com uma água límpida e transparente, que é uma maravilha!

15 de Junho — Chegámos ao Corvo, tendo fundeado frente à Vila do Rosário, única povoação da ilha. Com menos de meio milhar de habitantes é, a meu ver, a ilha que proporciona aspectos geográficos e humanos de maior interesse.
Isolada desde sempre, durante o último Inverno esteve 35 dias sem contacto físico com o mundo exterior, iniciou-se ali, no ano passado, a construção de uma pequena pista de aviação com a ajuda das Forças Armadas. Conforme já foi referido por esta Revista, foi uma festa quando a LDG "Alabarda" abicou junto à povoação e desembarcou as máquinas e outro material para as terraplanagens.
Veio a bordo o sargento enfermeiro da Marinha que presta serviço na ilha. Alguns enfermeiros da Armada estão colocados nas várias ilhas do arquipélago, em comissão de serviço, durante cerca de um ano, o que representa uma ajuda valiosa para o bem-estar das populações. Como não existe médico no Corvo, faz de tudo um pouco e muitas vezes não faz mais por não ter material. Como nos outros anos, vamos deixar-lhe uma série de medicamentos e outro material de primeira necessidade.
À tarde desembarco e deparo com um conjunto de

habitações tão juntas, com ruas tão estreitas, que à primeira vista parece não haver espaço para transitar. Gente hospitaleira, algumas portas se abrem para oferecer queijo de ovelha, a especialidade da terra.

Inúmeras histórias constam a respeito desta pequena ilha. Por estar isolada, era muitas vezes invadida pelos piratas, dos quais o mais famoso, segundo a lenda, foi um pirata argelino, o Almeidinha que ao fim e ao cabo era um pirata bom pois, após solicitação do padre local e atentendo à pobreza dos habitantes, pagava os víveres que ali embarcava.

Aconteceu que em Angra, capital de então, souberam do negócio e prenderam o padre. Este vendo-se *entalado,* pôs o Almeidinha a par do caso e pediu-lhe uma avultada quantia para que, caso fosse condenado, pudesse pagar a fiança a fim de ser solto. O padre, no entanto, foi absolvido e com a verba que tinha recebido do pirata, comprou um riquíssimo rosário em ouro para oferecer à Santa, Padroeira do Corvo. Parte da história deve ser lenda mas, na verdade, um magnífico rosário em ouro pude eu ver na imagem da Santa que existe na igreja da povoação.

Comprovando as suas qualidades hospitaleiras, os corvinos orgulham-se de possuir uma carta assinada pelo rei Jorge VI de Inglaterra, de agradecimento ao povo da ilha pelo modo como albergou e cuidou de 36 náufragos de um navio mercante inglês, torpedeado ao largo da ilha durante a II Guerra Mundial.

Muitos dos seus habitantes andaram em navios da pesca da baleia; falei com um dos homens mais velhos da ilha cujo pai embarcou num baleeiro aqui no Corvo e só desembarcou, depois de passados longos meses, na Austrália. E hoje há quem diga que andar uma semana no mar é desumano...

Enfim, histórias não faltam, mas vou até ao Caldeirão, o cartaz turístico da ilha. Não há automóveis e por isso sigo numa moto, em autêntico *moto-cross,* por caminhos que também devem fazer parte da lenda, pois não vi nenhum digno desse nome. Mas, valeram bem as atribulações da viagem para ir ao Caldeirão. É uma cratera de vulcão extinto, no fundo da qual existe uma lagoa de onde emergem minúsculas ilhas cuja configuração é muito semelhante à disposição das ilhas dos Açores.

Largámos já noite, mais uma vez com saudade. Apesar de todas as limitações existentes (note-se que já há TV) serão os corvinos mais felizes que nós?

É uma dúvida que fica a bailar no meu espírito.

16 de Junho — Atracámos, logo de manhã, ao cais da Horta, talvez a cidade açoreana preferida pelos nossos marujos. Foi berço do dr. Manuel de Arriaga, primeiro Presidente da República Portuguesa.

Largas dezenas de iates estão no porto (é de longe o porto português com mais movimento de iates). A maior parte vem da América Central, especialmente das Antilhas Francesas, e escala a Horta para descanso e reabastecimento. O ano passado realizou-se uma regata daqui para Saint-Malo e este ano outra está programada com destino a Brest.

O paredão da doca, com pinturas, desenhos, autógrafos e dedicatórias de centenas de navegantes que têm utilizado este porto, é digno de ser apreciado.

À tarde, está planeado um passeio para a guarnição cujo *prato forte* é a visita aos Capelinhos, local onde em 1957 houve uma violenta erupção vulcânica.

Já lá vão 20 anos e, no terreno das vizinhanças do vulcão, tudo é ainda negro da lava e nenhuma planta conseguiu nascer. Pode ainda ver-se o antigo farol, unicamente com a torre a descoberto, distante umas centenas de metros do mar, ele que, antes da erupção, estava situado numa arriba sobre o Oceano!

O desembarque do material é rápido, pois com o navio atracado tudo se faz com segurança e facilidade.

Cidade muito cosmopolita, a Horta chegou a ter, em 1926, amarrados 15 cabos submarinos para a Europa, América, África do Sul e Brasil. A maioria dos cabos pertencia a companhias estrangeiras e talvez seja por isso que a cidade é tão acolhedora para os seus visitantes. Foi povoada inicialmente por gente da Flandres, e muitas tradições e até palavras têm uma certa semelhança com essas regiões do Norte da Europa. De notar que um dos trajos típicos usados nos Açores, *capote com capelo,* tem uma semelhança flagrante com os usados na Flandres.

Existem nos Açores vários grupos de ilhas com fortes afinidades culturais e económicas. Assim temos os binómios: S. Miguel-Santa Maria, Terceira-Graciosa, Flores-Corvo e Pico-Faial. No seu livro "Ilhas Desconhecidas", Raul Brandão escreveu *Já percebi que o que as ilhas têm de mais belo e as completa é a ilha que está em frente.* E, de facto, assim é: do cais da Horta pode-se observar o majestoso Pico e até apreender um pouco da sua meteorologia, parte da qual está transcrita nos "Ancoradouros das Ilhas dos Açores", obra magnífica do almirante Sarmento Rodrigues e que, apesar de feito em 1943, tem constituído um precioso e imprescindível auxiliar para várias gerações de oficiais de marinha, quando em navegação no arquipélago.

À tarde fui ao bar mais castiço e marujal dos Açores, o Café Royal, mais conhecido pelo *Peter.* Começou há décadas por uma *tasca,* onde a hospitalidade era regra de ouro. Durante a última guerra, em que a Horta foi considerada porto neutral, toda a gente, quer fosse pró-Aliados ou pró-Eixo, era sempre bem recebida e muitas vezes auxiliada. Conta-se o caso do comandante de uma fragata alemã que há um par de anos veio com o seu navio à Horta para poder abraçar o velho Peter e agradecer-lhe a ajuda que lhe tinha dado durante a Segunda Guerra, quando ele era um simples guarda-marinha. O bar é o quartel-general das tripulações dos iates que demandam o porto. A maior parte, quando pela primeira vez põe o pé em terra, segue directamente para o *Peter* a saber se tem correio, ou para arranjar alguém para completar a tripulação, ou ainda para tomar conhecimento da previsão meteorológica que, periodicamente, é afixada junto ao balcão. Pode também adquirir originais trabalhos em dente de baleia e, claro, provar a famosa bebida da casa, o *gin-tonic.* Toda a sala está ornamentada com galhardetes e recordações de iates e navios, e ali deixamos também o nosso, junto ao do "Vega".

19 de Junho — Chegámos a Velas, na ilha de S. Jorge, famosa pelos seus queijos. O cais é do comprimento do

Aspecto do ilhéu das Formigas.

"Schultz" e está implantado numa baía com a vila à volta. Parece mesmo um presépio! S. Jorge é uma ilha diferente das outras, por ser bastante longa e alta. A aldeia de Santo António, a 500 metros de altitude, é a povoação mais alta dos Açores. O litoral é de difícil acesso. Ilha essencialmente pastoril, os seus habitantes dedicam-se principalmente à criação de gado e produtos seus derivados.

Fui dar uma volta em terra e, em menos de uma hora, passei do Verão para o Inverno. Em Velas estava um sol radioso, e na costa Norte chovia e fazia um frio de rachar. Aproveitei para conhecer uma fábrica de queijos e aprendi que o queijo de S. Jorge deve ser virado todos os dias e estar em sítio arejado. Penso que seria bom andar com ele a bordo, pois não lhe faltaria arejamento e o balanço se encarregaria de o virar...

Finalmente, visitei uma das curiosidades da terra, um terreno que não é mais extenso que um campo de futebol e onde são criadas as únicas ameijoas existentes nos Açores, óptimas de gosto e de grande tamanho. Graças ao esforço dos delegados marítimos locais, tem-se conseguido manter a qualidade da ameijoa e as suas elevadas condições de sanidade.

20 de Junho — Largámos de manhã para fazermos uma pequena escala na povoação das Ribeiras, da ilha do Pico. Esta ilha é curiosa sob muitos aspectos e possui a maior elevação de Portugal, 2351 metros; na prática é uma enorme montanha que sai do mar.

Talvez por ser das ilhas de mais difícil domínio agrícola, as suas gentes procuram o mar como recurso. Centro da caça à baleia, mais propriamente ao cachalote, desde há 200 anos, muitos picoenses embarcaram em navios baleeiros para a Nova Inglaterra e Canadá. Relembro uma conversa que tive com o *Pé-Leve,* um açoreano natural do Pico que, com os seus 74 anos de idade, falou sobre os 60 anos que tinha andado na caça da baleia. A preparação da canoa, a aproximação, o arpoar do cetáceo, mil um detalhes, foram-me descritos por aquele pescador que, apesar da sua avançada idade, tinha um espírito e um vigor de jovem.

O Pico é uma das ilhas menos férteis dos Açores, mas as suas laranjas e o seu vinho verdelho são famosos. No princípio do século, navios russos demandavam a ilha a fim de embarcar o seu vinho com destino à corte do czar.

Chegámos às Ribeiras, perto da vila das Lajes que, com S. Roque (mais conhecido por Cais do Pico) são as duas principais povoações da ilha. De um bairrismo acentuado, Lajes e S. Roque disputam o título de capital. Cada uma tem o seu hospital, o seu clube e até o seu delegado marítimo.

A estadia nas Ribeiras foi curta. Veio a bordo almoçar o delegado das Lajes com quem há cerca de 15 anos fizemos uma longa comissão de serviço numa fragata, em águas de Angola e da Guiné. Recordámos momentos passados no rio Zaire, na conturbada Luanda do Outono de 1963, nas patrulhas em Cabinda e nos rios da Guiné.

Desta vez não houve licenças. Embarcámos uma bóia que tinha dado à costa e seguimos para a Horta. Mais uma nota curiosa, a maioria dos faroleiros dos Açores são picoenses.

21 de Junho — Após a escala no Pico e uma breve estadia na Horta, regressámos a Ponta Delgada.

À noite largaremos para as Formigas, no dizer de alguns historiadores, a primeira terra açoreana a ser descoberta. São uns rochedos minúsculos, nos quais a Armada construiu um farol em 1947, com grande esforço e dedicação.

Basta uma pequena vaga para o mar submergir os rochedos, e o desembarque é sempre difícil. Durante a construção do farol, devido a um súbito agravamento do estado do mar, vários homens estiveram em perigo, e só devido à destreza e abnegação da guarnição do "Vouga" foi possível o seu reembarque.

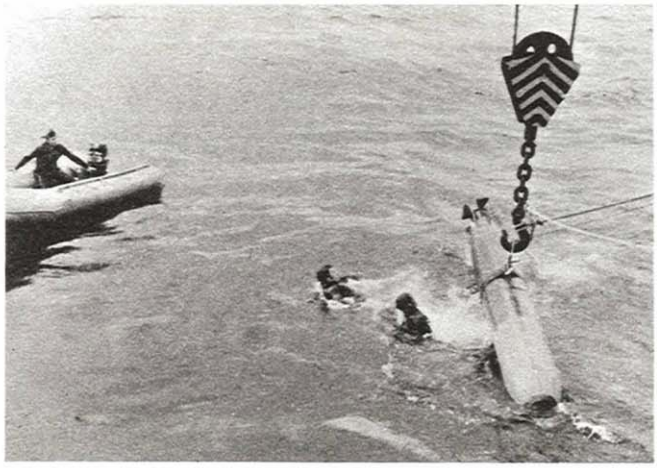
24 de Junho — A missão das Formigas correu sem novidade. Devido à grande profundidade à volta dos ilhéus não é possível fundear e tem que se pairar. Na medida em que os ilhéus não oferecem qualquer abrigo e existem fortes correntes nas suas proximidades, não foi agradável manter o navio na área durante oito horas consecutivas. Lembrei-me do esforço que deve ter sido exigido ao pessoal do "Almirante Schultz" que apoiou o pessoal a desembarcar quando da construção do farol.

Uma equipa de faroleiros fez uma beneficiação na torre do farol, aproveitando também para apanhar as célebres lapas açoreanas, marisco que aqui existe em quantidade.

Chegaram hoje a Ponta Delgada as fragatas "Comandante Roberto Ivens" e "Comandante Sacadura Cabral" que escalaram portos de França, da Alemanha e da Suécia, em viagem de cadetes da Escola Naval.

Fartámo-nos de ouvir histórias... de suecas! Também atracou o "S. Roque", com uma equipa de mergulhadores que vem passar uma temporada no arquipélago, a fim de efectuar trabalhos submarinos para melhoria de vários portos.

De salientar a grande obra da Marinha nos Açores. Além do habitual serviço de busca, salvamento, fiscalização da pesca e patrulha, a cargo de duas corvetas em permanência



Recuperação de um torpedo de exercício, lançado por uma fragata e recuperado pelo "Schultz Xavier".

no arquipélago, na época de Verão aparece o "Schultz" para o apoio à farolagem, o "S. Roque" para trabalhos com mergulhadores, uma LDG para o transporte entre-ilhas, nomeadamente de maquinaria pesada (tem sido fundamental na construção das pistas de aviação do Pico e do Corvo), duas LDM's, estacionadas na Horta, que asseguram o abastecimento a S. Jorge e ao Pico, e o "Afonso de Albuquerque" que no passado fez levantamentos hidrográficos no Faial e na Terceira e tem este ano uma brigada destacada em Ponta Delgada para actualizar a carta deste porto. Se incluirmos a contribuição dos enfermeiros da Marinha de Guerra destacados nas várias ilhas, do pessoal em serviço nas capitanias e delegações marítimas e da Estação Radionaval da Horta, dando o seu apoio contínuo à navegação, constata-se a enorme ajuda que a Armada proporciona às gentes açoreanas.

26 de Junho — Largámos para a derradeira escala prevista, Vila do Porto, na ilha de Santa Maria.
Além do material dos faróis, muito outro proveniente dos organismos abastecedores centrais foi embarcado no "Schultz", em Lisboa, para as ilhas. Dando-se o inverso, outro embarca com destino a Lisboa.

27 de Junho — À distância, Vila do Porto, com o seu casario branco disseminado numa encosta, e as suas chaminés de traços mouriscos, é a prova de que as primeiras gentes a povoarem a ilha, foram algarvios.
Grandes bóias de amarração, fundeadas no porto, são utilizadas pelos petroleiros que vêm desembarcar combustíveis para o aeroporto, que é o pólo de actividade de grande parte da população da ilha. Foi esta a primeira pista de aviação a ser utilizada pelos Aliados durante a II Guerra Mundial e ainda hoje é uma importante escala entre a Europa e a América. Actualmente, é o único aeroporto português onde o sofisticado "Concorde" faz escala.
Foi aqui que, em 1493, Cristóvão Colombo aportou com a "Niña" quando do regresso da sua viagem às Américas. Aproveitei para ir visitar o templo na povoação de Anjos, que a história diz estar ligado ao famoso navegador. Outra curiosidade digna de registo são os trabalhos em olaria, possíveis devido à existência de argilas e também à influência das primeiras famílias chegadas à ilha. Santa Maria é uma ilha de contrastes: o ruído dos modernos aviões a jacto sobrepõe-se ao chiar dos carros de bois. É patente o esforço para conseguir tornar produtivos os terrenos áridos da ilha.

Terminou aqui a nossa missão nos Açores. Largámos à noite com destino a Lisboa, cheios de recordações e com a certeza que muito mais coisas interessantes há ainda por descobrir nos Açores... desconhecidos.

José Luís Leiria Pinto
Cap.-frag.

Terminologia Naval

GEMER — Ranger do navio, com os balanços.

GENERAL — Título outrora atribuido ao chefe duma armada, cuja categoria era superior à de almirante, o qual, nos séculos XVII e XVIII era o segundo no comando; governador de armada.

GENTE — Pessoal, guarnição, força de desembarque.

GIBA — Vela latina triangular que enverga no estai do mesmo nome, por ante vante da bujarrona, sendo, por isso, a vela de proa mais de fora; só se usa nos navios com pau de giba.

GIGANTE — Em gíria naval, o mar, quando é muito.

GILAVENTO — Antiga designação de sotavento, lado para onde sopra o vento.

GINGA — Remo que, apoiado em forqueta ou encaixe à popa da embarcação e convenientemente manobrado, faz esta avançar, ao mesmo tempo que lhe serve de leme.

GINGADOR — Remador de ginga.

GINGAR — Conduzir uma embarcação com um só remo à popa, de pé e de costas voltado para a proa, fazendo-o girar na água, da esquerda para a direita e de cima para baixo. Caminhar, bamboleando o corpo à semelhança do gingador.

GIO — Conjunto de duas peças de madeira, curvas, uma no sentido vertical e outra no horizontal, que assentam e entalham junto ao topo do cadaste, sobre o contra-cadaste.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

COMUNICAÇÕES & COMUNICAÇÕES

Publicamos neste número mais duas curiosas mensagens...

55 — Como resultado do bloqueio imposto à Rodésia, a Marinha portuguesa empenhava-se em Moçambique, na patrulha da costa, em frente à Beira; parte das missões atribuídas consistia na identificação de toda a navegação e em impedir a entrada, naquele porto, a navios não autorizados.

A tarefa era espinhosa e de grande responsabilidade, mas os nossos navios, mesmo velhos, cumpriam rigorosamente as instruções recebidas.

Quase no fim dum extenso e duro cruzeiro, aquele Domingo de Páscoa apresentava-se particularmente difícil; no CIC (Centro de Informações em Combate) da fragata portuguesa fervilhava-se de actividade na identificação dos numerosos alvos detectados; na ponte alta do navio, sob um sol que escaldava, a tensão era visível. De repente, um alarme foi dado: uma fragata inglesa, das mais modernas da Armada de Sua Majestade, avançava, decidida, para entrar no porto, num declarado acto hostil; o helicóptero de bordo, operando a algumas milhas nos sectores da proa, dava-lhe cobertura.

A reacção do navio português foi imediata: resolução pronta do problema cinemático, máquinas a vante a toda a força, ao rumo de encontro, pessoal guarnecendo as peças e o estabelecimento de comunicações com o navio britânico:

= O QUE ESTÁ FAZENDO À ENTRADA DO PORTO DA BEIRA? =

Como a resposta demorasse, insistia-se na pergunta, mas sem resultado, até que a fragata portuguesa conseguiu cortar o caminho ao navio inglês; pôde então observar-se o nervosismo que deveria reinar na ponte do "inimigo", a avaliar pelos gestos de impaciência dos oficiais da fragata inglesa, tradicionalmente fleumáticos.

A pergunta era, pois, embaraçosa.

A resposta teria que ser rápida e cuidada para evitar implicações de ordem diplomática. Daí, a dificuldade em satisfazer cabalmente o requisito formulado pelos portugueses. A situação acalmou, pouco depois, e a resposta foi recebida assim, curta, por uma decisão enérgica do comandante inglês, a resolver a questão:

= 23 NÓS =

Um quarto de hora depois, atracava à fragata portuguesa a embarcação do comandante do navio britânico, com um oficial a bordo, portador duma garrafa do melhor uisque, e com os melhores cumprimentos da Marinha inglesa.

56 — No écran do radar da corveta, em missão de patrulha ao longo da costa, apareceu um eco forte, revelando um navio dentro das nossas águas territoriais. Fez-se o seguimento e determinou-se que era um enorme arrastão de pesca proibida.

Sentindo-se detectado, o navio "inimigo" fez-se ao largo e aumentou a velocidade, numa tentativa de fuga. A corveta traçou o rumo de encontro e em meia hora tinha a sua presa a uma escassa centena de jardas.

Era um moderno arrastão japonês, muito bem equipado, com sonares sofisticados para detecção de cardumes e circuito de televisão interna para controlo das várias fases da faina da pesca. Deveria também possuir boas comunicações porque se podiam observar várias antenas nas superestruturas, e alguns tripulantes traziam "walkie-talkies" a tiracolo.

Durante a perseguição, tentou-se o estabelecimento de comunicações por todos os meios à disposição, sem se obter qualquer resposta. Já à vista, fizeram-se "sinalefas" com os potentes projectores de sinais, a informar o barco nipónico que deveria escutar a frequência internacionalmente acordada para o estabelecimento de comunicações entre dois navios.

Nada!

No mastro de sinais da corveta içaram-se então as bandeiras que representavam um determinado sinal do Código Internacional de Sinais — código que permite justamente o entendimento fácil entre pessoas que desconhecem a língua um do outro — a solicitar o estabelecimento de comunicações rádio.

Percebia-se perfeitamente que o arrastão japonês se recusava pura e simplesmente ao entendimento, como era de sua obrigação.

Por fim, fez-se uso do altifalante de bordo que, bem orientado na sua direcção, transmitia clara e pausadamente, em inglês, o mesmo pedido.

Como de costume, silêncio absoluto.

Mas havia que "fazê-los falar" (nem que fosse por gestos...), e decidiu-se enviar a bordo um oficial para esse efeito.

Foi então que, no momento em que a embarcação da corveta era arriada, um tripulante do pesqueiro, sarcástico, se acercou da aba da ponte e deu a ler a

seguinte mensagem, em inglês, escrita a giz num pequeno quadro preto (uma lousa, senhores!):

= NÃO SABER INGLÊS =

Manuel C. D. Figueiredo
Cap.-ten.

A presença da "Sagres" em La Guaira, Cartagena e Acapulco

Um pormenor da faina de mastros.

NO REINO DO PETRÓLEO (VENEZUELA)

Venezuela, que significa pequena Veneza, é nome que lhe vem do tempo da descoberta por Cristóvão Colombo. Integrada na Gran Colômbia, só mais tarde, mormente depois da acção de Bolívar, El Libertador, deixou de estar debaixo do domínio espanhol. Em 1830, a Venezuela teve o seu primeiro presidente e atingiu a sua verdadeira independência. É recente, pois, este país. Mas, não estarei longe da realidade se afirmar que é um país de futuro.

Quem, de La Guaira, porto que serve Caracas, dá um salto à capital, de pronto se dá conta que penetra num mundo em explosão. Nos "ranchos" (assim se chamam os bairros de lata que se alcandoram nas montanhas à volta da cidade), no movimento frenético das ruas, no barulho ensurdecedor dos carros americanos, no luxo das casas de negócio, na boémia da vida nocturna, nos novos bairros em construção, nas rasgadas artérias ou em pequenas vielas, uma coisa se palpa: o poder do petróleo. Há dinheiro, muito dinheiro. Daí, haver muito emigrante das mais variadas nacionalidades. A comunidade portuguesa é composta por cerca de duzentos mil elementos. Infelizmente, não se deu conta dessa presença portuguesa. Aberto o navio para visitas, lógico seria, como acontece em todos os lados, que uma avalanche de portugueses o visitasse. Não errarei muito se disser que não mais de duas centenas passaram o seu portaló. Divergências na comunidade lusíada? Desconhecimento da presença da "Sagres"? Falta de tempo? Indiferença? Não sabemos a causa. Uma coisa é verdade: a ausência foi notória. É certo que os portugueses que visitaram o navio foram de imensa simpatia para com os elementos da sua guarnição. No final da estadia, houve até uma recepção no Centro Português de Caracas, inacabado ainda, mas onde, segundo informações ouvidas no local, se tinham gasto já 500 mil contos. Seja como for, algo se passa na comunidade lusíada, já que o Centro é apenas dum grupo de sócios, fechado e limitado, estando vedada para além desse grupo, a admissão seja de quem for. Talvez esse seja um dos pomos de discórdia. A comunidade, em geral, é bem conceituada na Venezuela e o comércio da capital está praticamente nas mãos dos portugueses.

Da nossa parte, marcámos presença, e honrosa, assim o creio. Do programa oficial, há a salientar uma cerimónia militar no Panteão Nacional e uma visita à Escola Naval. Enfim, La Guaira foi mais um porto visitado. Da minha parte, gostaria que não tivesse sido apenas mais um

porto, mas que o grande número de portugueses o tivesse tornado diferente. Porém, tal não aconteceu.

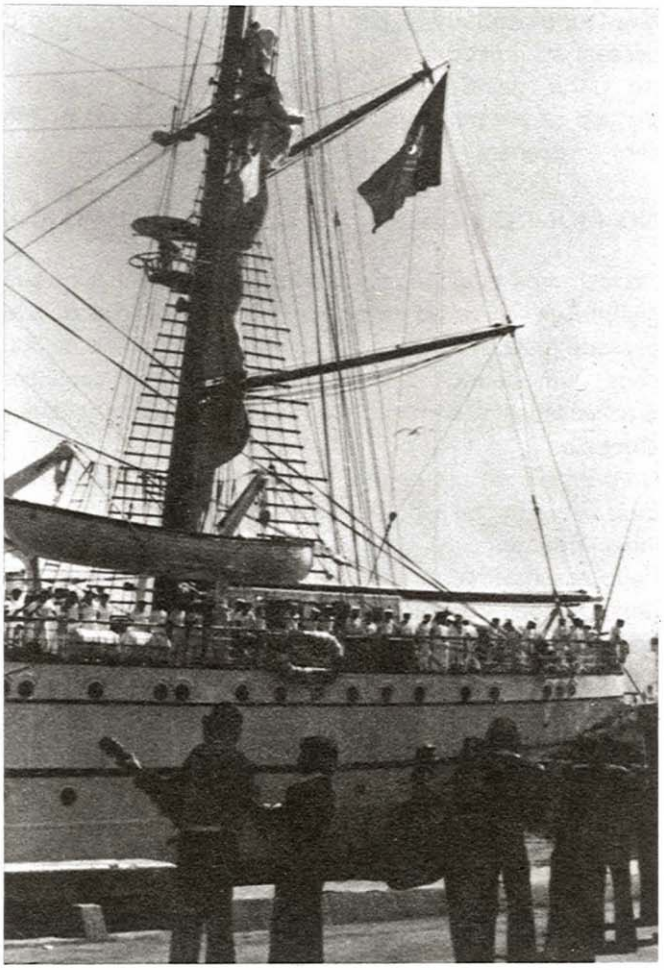
EM PLENO TERCEIRO MUNDO (COLOMBIA)

A Colômbia, saiu há bem pouco tempo da alçada espanhola. Só em 1819 se tornou independente e, desde então para cá, várias têm sido as vicissitudes por que tem passado, entre as quais a Guerra Civil de 1948 a 1953. Ainda hoje, não é de todo segura a sua estabilidade política e, muito menos, a sua estabilidade económica. De um subsolo riquíssimo, a Colômbia vive, no entanto, quase só de petróleo, da produção de café e da exportação de esmeraldas. Os seus vinte e cinco milhões de habitantes estão esperançados em dias melhores, dadas as potencialidades do seu país, e dada ainda, a tentativa de profundas reformas agrárias e industriais a que parece querer votar-se o actual poder político. No coração do terceiro mundo, em vias de desenvolvimento, a Colômbia é um verdadeiro gigante adormecido que aguarda a hora de despertar.

Exceptuando uma pequena representação que se deslocou de avião a Bogotá, em missão oficial, os elementos da "Sagres" quedaram-se por Cartagena, porto atraente e acolhedor, e cuja memória ficará na mente de todos. Não há portugueses na Colômbia. Apenas 54, segundo rezam as estatísticas. Mas (quem diria?!), foi o porto onde a "Sagres" melhor foi acolhida. Cidade linda, situada numa harmoniosa baía, conserva a sua parte antiga, El Centro, do mais puro e característico sabor colonial, onde os artísticos "balcones", engalanados de verdura, fazem o deleite dos turistas e dos próprios habitantes da cidade que neles se habituaram a contemplar as maravilhosas noites de luar. A cidade nova, erguida na chamada Boca Grande, é uma belíssima conjugação de arranha-céus e modernos chalés, serpenteada por largas avenidas e atapetada de longos espaços verdes. A circundá-la, uma avenida marginal banhada pelas águas do Oceano, mãos dadas com a areia das deslumbrantes praias. Do alto da Popa, miradouro da cidade, onde se situa um velho convento considerado monumento nacional, disfruta-se um panorama de maravilha. O porto, El Centro, La Boca Chica, La Boca Grande, Terra Bomba, Castelo de S. Filipe, são algumas das muitas maravilhas contempladas do miradouro. Harmonizando-se com a beleza da cidade, está a alegria e graciosidade da sua gente.

Saudados com banda à chegada, saudados fomos também à partida com imensos lenços que se agitavam num adeus de despedida. Não foram muitos os dias de permanência, apenas quatro, mas o suficiente para nos poderem elogiar desta maneira: *Nunca houve em Cartagena navio tão bonito nem pessoal tão simpático.* A "Sagres" tinha sido verdadeira embaixatriz.

Foi relativamente leve o programa oficial em Cartagena: apenas a deposição de uma coroa de flores no Monumento de Simão Bolívar, um passeio pela cidade e uma recepção no Clube Naval. De resto, foi em Bogotá, a cerca de 800 km de Cartagena, que decorreram os actos oficiais de maior relevância, inclusivamente na Presidência da República.



O adeus da venezuela.

Dessa maneira, a escala foi relativamente calma, com bastante tempo livre para o pessoal, o que permitiu uma elasticidade de movimentos e de contactos. Assim fizemos, eu e o meu amigo Ferrão, oficial encarregado da informação. Não perdemos a oportunidade de dar um salto a Palenque, o povo onde se reuniam os negros naturais da Colômbia e terra natal do campeão mundial de boxe. Alguns "recuerdos" foram adquiridos em Cartagena, especialmente no edifício da Stella Maris, situado perto do cais e onde os artigos não eram caros. Foi, de todos os portos, o mais compatível com as nossas bolsas.

Daí, além das aquisições de lembranças, se poder usufruir da bela música de discotecas, de umas bebidas no "grill" de um hotel ou em esplanadas que muitas havia de ambiente requintado, tal como a "Kaipira del Mar", transformada em centro de reunião e encontro do pessoal da "Sagres".

Também aqui tiveram os cadetes do curso "Afonso Paiva" um dos melhores momentos da sua viagem, com a recepção oferecida pelo director da Escola Naval, nos jardins da mesma.

Elegante, esmerada e alegre, foi essa recepção. Pena foi, em especial para os cadetes, que no momento de mais animação, o cojunto musical executasse o hino da Colômbia, encerrando a animada festa.

Tão animada que muitos não se apercebendo que era o hino nacional a música executada, continuaram bailando na pista de dança, sob o olhar estupefacto da assistência.

Mas, tudo acabou em bem, embora tarde, com todo o pessoal aprumado.
Ao partir de Cartagena, a guarnição da "Sagres" perfilou-se alegremente, para dizer adeus a quem tão bem a recebera.

NO MUNDO DOS MAIAS E AZTECAS (MÉXICO)

De história e tradições riquíssimas, quase milenar na sua gigantesca civilização, salpicado de reminiscências do seu passado Maia e Azteca, o México foi, durante mais de 300 anos, um feudo espanhol, donde sairam imensas preciosidades a caminho de Sevilha e outras cidades europeias.
No princípio do século, num esforço ingente que custou mais de um milhão de vidas, o México tornou-se independente.
Povo essencialmente agrícola, está a fazer, no entanto, uma grande arrancada para a industrialização. A sua economia é equilibrada em especial pelo petróleo, cuja extracção atinge um milhão de barris diários.
Neste país, visitou a "Sagres" dois portos: Acapulco e Ensenada.
A este último, situado mesmo ao Norte do México, praticamente na fronteira com os Estados Unidos, referir-nos-emos mais tarde, quando falarmos de S. Diego, já que ambos os portos fizeram um todo nas comemorações do festival Cabrillo.
De Cartagena para Acapulco, um acontecimento de permeio: a travessia do Canal do Panamá. Dois dias para fazê-lo: um, para apetrechar o navio com "cabeços" adequados, outro para subir e descer comportas, até chegar ao Pacífico. Interessante e inédito todo o conjunto de operações que é necessário para transpor o navio do Atlântico ao Pacífico. Muita técnica, muita eficiência, muita operacionalidade estão em causa. Construído pelos americanos, são eles que mantêm ainda o control do canal e mantê-lo-ão, pelo menos, até ao ano 2000. Se a memória não me atraiçoa, logo após a sua travessia, fomos fustigados por vento ciclónico, o "Norman", e também por intensa chuva que não deixou de cair durante os 15 dias da tirada.
Daí que Acapulco, já de nós ansiado, devido ao renome internacional de que disfruta, mais desejado se tornou, devido à tempestade por que passámos.
Diga-se, de passagem, que não nos desiludiu.
Atracados em local estratégico, entre a velha e a nova zona turística, mesmo junto à grande artéria que circunda toda a baía, fomos, de imediato, alvo de atenções dos muitos transeuntes que por ali passam, em especial turistas norte-americanos. Durante os cinco dias de permanência, muitas foram as centenas de visitantes que transpuseram o portaló da "Sagres". *Where are you from?* De Portugal, respondíamos. *Oh! Gostar muito! Very beautiful!* E, a partir daí, achando-nos vedetas, começamos a sentir-nos familiarizados. No mundo artificial e faustoso de Acapulco, onde o dólar é a única senha de entrada, penetrámos nós facilmente, não pelo dólar, claro, mas pelo cartaz "Sagres", estampado na camisola da sua guarnição.
Bisbilhotámos hotéis e discotecas, casinos e centros de diversão. Observámos o luxo, o fausto, o esplendor, o

Um momento recreativo na "Sagres".

mundo fátuo em que se movem os endinheirados, os homens de negócio, as estrelas de cinema, os artistas mais ou menos conceituados.
Mundo fácil, mas talvez um mundo de ilusões! Felizmente, observámos também o outro mundo: o da miséria, o da pobreza envergonhada. Acapulco não é apenas a fascinante auto-estrada marginal que se prolonga de ponta a ponta da baía. Acapulco está também, cinquenta metros atrás dessa artéria. Sim, lá está nas suas ruas sem asfalto, nas suas casas modestas, se não mesmo, barracas.
Num dos locais mais atraentes da cidade, mesmo junto ao mar, está a célebre Quebrada, onde os homens voadores se expõem permanentemente à morte com os seus saltos.
Aí vimos, como é requintado o chamariz ao turista e a caça ao dólar.
Enfim, uma sociedade a par de outra sociedade, mas infelizmente, bastante distanciadas uma da outra nas suas condições sociais.

A "Sagres" em Acapulco.

É assim Acapulco. Contudo, a "Sagres" foi muito bem recebida, e todos os seus elementos gostariam de aí poder voltar.

Delmar Barreiros
Capelão graduado em 1.º-ten.

Apontamento

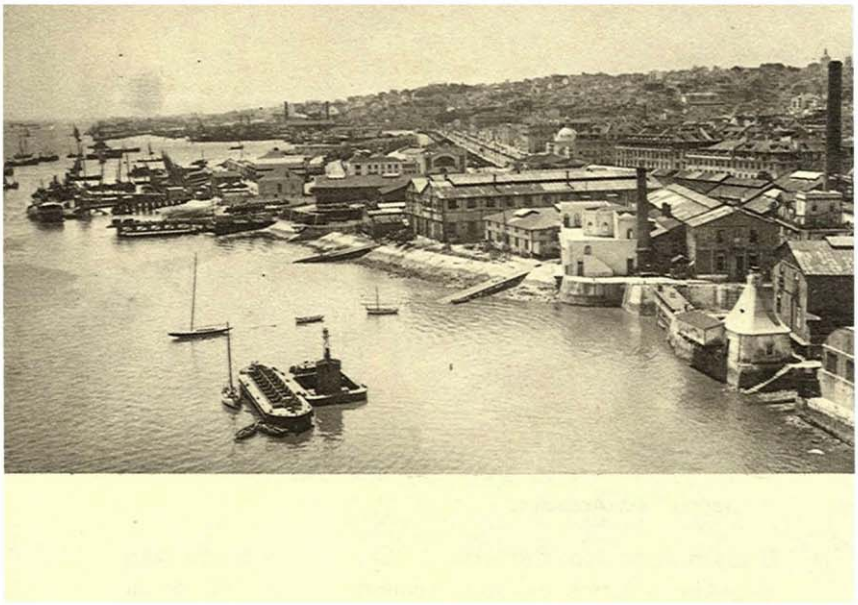
Em 12 de Setembro de 1383, o então soberano El-Rei D. Fernando, mandou criar por carta régia o corpo dos Quadrilheiros, precursor da actual Polícia de Segurança Pública. Essa ordem foi assinada quase que apressadamente, pois o crime, o roubo, a insensatez e a violência criaram um mau estar na sociedade tal que fazia perigar o regime. Simplesmente, os Quadrilheiros não eram remunerados e, consequentemente, perante a exposição quotidiana que mostravam ao perigo e a injúria e ódio que apresentavam, insurdecidamente, à população, quando tinham de impôr a ordem pela dureza da actuação, cimentaram um relaxe natural de quem serve e é mal servido.
Para haver ordem, tem de haver forças da ordem, como para haver mal, tem de haver forças do mal.
Umas combatem as outras, embora utilizando armas diferentes. A população, infeliz e quase estupidamente, persiste em se querer colocar no meio termo, quando se esquece que enquanto umas a protegem, outras a exploram. O medo de ser chamado de delator, de opressor, reside no simples habitante que se quer alhear do grande mérito e honradez que é servir a comunidade.
Para haver ordem e paz, se cada um não quer ser polícia da sua própria consciência então, ao menos, que seja um colaborador cívico, inteligente e corajoso.
A Polícia, o Corpo Policial, se é indispensável num regime totalitário, para servir os interesses dum partido, não menos o é numa democracia, para servir os interesses dum Povo.
Há crime, há violência, há roubo, há insegurança e há, sobretudo, medo. Um medo que desacredita, e pode mesmo cilindrar uma democracia, uma vivência, um futuro.
Aos Quadrilheiros de hoje paga-se pouco e exige-se muito, nada se louva nem nada se desculpa e ainda por cima, com

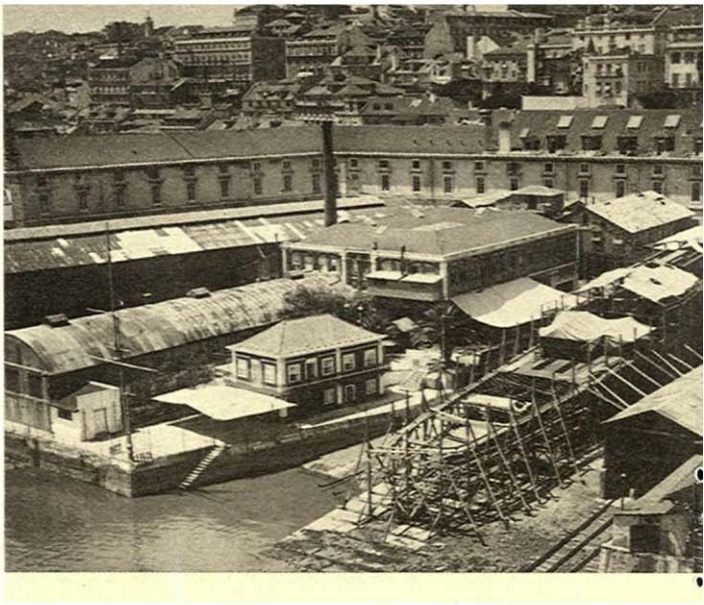
Quadrilheiro (séculos XIV a XVII).

Guarda da P.S.P.

desplante sobranceiro ou complexado, se demandam explicações pelo cumprimento do dever.
As Forças Armadas, não só por enquadrarem com elementos seus o Corpo de Polícia, como ainda por dever de solidariedade para com forças militarizadas tão próximas do seu sacerdócio de honra, e mais, por dever cívico e patriótico, neste difícil momento de sustentação da onda de violência que reina pelo mundo, certamente que apoiam o esforço de quantos, abnegadamente, lutam pela sobrevivência da ordem, da segurança e da paz.

Manuel Pinto Machado
Cap.-ten.





O antigo Arsenal da Marinha, em 1932.

Conversa entre mar

O vice-almirante Mário Dias Martins, nasceu em Lisboa, freguesia de S. Mamede, e entrou para a Armada em 1939, como cadete da Escola Naval.
Frequentou os seguintes cursos: de aperfeiçoamento em radiotelegrafia e comunicações; Nato Communications Long Course, na H. M. S. "Mercury", em Inglaterra; Curso Geral Naval de Guerra e General Management Course, em Lisboa.
Exerceu vários cargos a bordo e em terra, dos quais destacamos os seguintes: chefe da Secção de Publicações NATO e da Secção de Comunicações do Estado-Maior da Armada; representante da Marinha portuguesa na European Naval Communications Agency; chefe do Estado-Maior do Comando da Defesa Marítima da Guiné; adido naval junto da Embaixada de Portugal em Paris; chefe do Estado-Maior do Comando Naval do Continente; director do Serviço de Electricidade e Comunicações; comandante da Base Naval de Lisboa; comandante naval do Continente e adjunto do chefe do Estado-Maior da Armada.
Actualmente é o superintendente dos Serviços do Material da Armada, cargo que lhe está confiado desde Janeiro de 1977.

Agora que a "Nau de Pedra" *lavou a cara* (*1*), pareceu-nos que seria oportuno ter uma conversa com o superintendente dos Serviços do Material da Armada sobre este velho edifício e o desejo, que todos temos, de que lhe seja dada a dignidade que merece.
Muito se disse já a seu respeito mas, nós cremos que muito há ainda por dizer. A história da Marinha não se fez apenas no mar; fez-se também em terra e, neste aspecto,

tem a "Nau" um lugar de grande relevo. Nela gastaram a vida muitos marinheiros, célebres uns, desconhecidos outros, todos empenhados no engrandecimento da Marinha e da Pátria. Sobre isto, não admitimos dúvidas...

R. A. — Antes do mais, gostaríamos de saber qual o nome deste edifício que já se chamou Arsenal de Marinha e Ministério da Marinha e agora não é uma coisa nem outra. Edifício da Marinha? Estado-Maior da Armada? Como é?
"Gostaríamos de ver desaparecer aquele inestético *muro da vergonha* que separa o edifício, da Avenida da Ribeira das Naus, e estamos a ver no seu lugar um belo gradeamento de ferro, através do qual os transeuntes curiosos pudessem apreciar: um navio-museu, na doca seca, criminosamente aterrado, no lado Oeste da parada (a fragata 'D. Fernando', reconstruída, ou outro); a parada arborizada, com relva, arbustos, flores e bancos de jardim, tirando-lhe o ar que agora tem de enorme garage de recolha ao ar livre; o telhado limpo de excrescências, que lhe tiram toda a beleza, todo igual ao que foi posto na ala Oeste do edifício e que há anos ardeu...

(1) Que me lembre, já esteve pintada de amarelo torrado, verde escuro e agora foi pintada de rosa velho, que é a cor que realmente lhe vai melhor...

inheiros ...

Conduzida pelo c/alm. M. do Vale. Intervenientes: "Revista da Armada" **(R. A.)** *e v/alm. Dias Martins* **(D. M.).**

"Para nós, que andamos cá dentro, gostaríamos ainda que: a Sala do Almirantado, e o resto, ocupada pelo Tribunal da Relação, fosse restituída ao seu lógico proprietário — a Marinha — para ali instalar o gabinete do CEMA; a Casa da Balança a servir para qualquer coisa — para exposições permanentes, para sala de convívio, para bar, eu sei lá —; o supermercado, a messe e os 'self-services' com entrada e saída directa para a rua, evitando que as instalações militares sejam devassadas, sem qualquer interesse dos utentes...
"Que diz o almirante a tudo isto?"

D. M. — Antes de tentar responder objectivamente às suas perguntas, desejaria sublinhar quanto me é grato aproveitar esta oportunidade para me dirigir aos leitores da "Revista da Armada", que são afinal a Marinha, para os esclarecer quanto a alguns pontos que, certamente, têm sido já objecto de especulações e de interrogações que nem sempre conduzem aos melhores resultados. Julgo que este diálogo, entabulado por intermédio da RA, entre o SSM e a Marinha, deveria ser alargado a outros sectores da administração central com muitíssimo proveito, já que essa comunicação, pelas vias disponíveis, se torna por vezes difícil, se não impossível.
"Dito isto, que envolve sobretudo muito apreço pela iniciativa da RA, e entrando na matéria, direi que a 'Nau de Pedra' (nome que tantas recordações evoca e que é mais uma prova da singular aptidão da nossa gente para encontrar o epíteto exacto para tudo, homens incluídos, sem ninguém poupar, superiores ou subordinados), não tem propriamente um nome oficial pelo qual deva ser designada obrigatoriamente. Em todo o caso, o nome comumente utilizado e que se encontra em muitos documentos é o de EDIFÍCIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA, que reflecte ainda a anterior designação deste departamento das Forças Armadas. Com a abolição de Ministério, haverá possivelmente que passar a chamar-lhe EDIFÍCIO DA MARINHA. O assunto não havia sido antes abordado nem apreciado sob este aspecto, e esta entrevista faz reconhecer a necessidade de o equacionar.
"Só é pena que se lhe não possa chamar oficialmente: 'Nau de Pedra'...!
"As preocupações de carácter estético, plenamente justificadas, que acaba de enumerar, são também, duma forma ou outra, preocupações da SSM e estão relacionadas com o plano de reordenamento do edifício. Como sabe, data de alguns anos o começo dos estudos sobre o reordenamento dos serviços da Marinha no edifício respectivo, estudos esses de grande vulto e feitos sob os auspícios do Ministério da Habitação e Obras Públicas — Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, com a colaboração da Marinha e com a assistência técnica de organizações particulares especializadas.
"Sem entrar em demasiados pormenores, direi que constituem o seu objectivo um ordenamento arquitectónico e ordenamento funcional. Entende-se, quanto ao primeiro, a recuperação das potencialidades dos diversos tipos de espaços do edifício (muitos deles degradados por alterações e utilizações incorrectas) e a classificação dos sistemas de circulação e de ligações ao exterior, já que o edifício é constituído por tipos de espaço arquitectónicos muito diversos, cujos condicionalismos há que respeitar.
"No que concerne ao ordenamento funcional, houve que definir no edifício grandes blocos, caracterizados pela natureza das suas funções e por eficientes sistemas de circulação interna, a fim de reduzir, no futuro e na medida do possível, as deslocações dentro de cada serviço e entre serviços. As funções consideradas foram: segurança e defesa, serviços, equipamento social e habitação, apoio técnico ao funcionamento do edifício. Houve, evidentemente, que estabelecer certas hipóteses de trabalho, de acordo com as quais, determinados serviços

instalados, no momento, no edifício, serão transferidos para o exterior como, entre outros, a Direcção-Geral do Material Naval e a Biblioteca Central da Marinha, assim como se passará a contar com a utilização de certas zonas actualmente ocupadas por entidades estranhas à Marinha, como o Tribunal da Relação de Lisboa (incluindo naturalmente a antiga Sala do Almirantado), as dependências da ex-junta Central das Casas dos Pescadores, os organismos de previdência dos antigos arsenalistas, etc.

"As dificuldades financeiras, de todos bem conhecidas, não permitiram, ainda, dar começo à execução em força do planeamento feito, mas confia-se que o MHOP continuará a encarar da forma mais favorável esses trabalhos, bem necessários para uma melhor funcionalidade dos serviços da Marinha e que, ao mesmo tempo, muito contribuirão para conferir às suas instalações uma dignidade que actualmente não possuem, uma vez que enfermam duma modéstia exagerada, que ultrapassa mesmo as exigências de simplicidade e ausência de ostentação que devem caracterizar as instalações militares.

"Um outro ponto, ainda mais importante, é o da segurança contra incêndios deste velho edifício pombalino, utilizando materiais altamente combustíveis e sem um mínimo de condições de segurança, como infelizmente tivemos já ocasião de verificar quando do incêndio do Instituto Hidrográfico. Espera-se que o MHOP venha a dispor oportunamente dos fundos necessários para se proceder de forma sistemática à substituição da estrutura do telhado de todas as alas do edifício, de forma idêntica à que foi feita na ala Poente depois daquele incêndio, utilizando vigamento metálicos onde primitivamente apenas existia madeira.

"Desejaria deixar aqui bem vincado que, também a SSM se preocupa, e muito, em aumentar as condições de segurança e eliminar as possibilidades de repetição de acidentes semelhantes ao atrás mencionado.

"E tanto assim é, que a Direcção das Infra-Estruturas Navais (DIN), procura pôr em prática um extenso plano, incluindo o estabelecimento dum sistema de aviso e prevenção contra incêndios elaborado pela Escola de Limitação de Avarias, para execução do qual se dispõe de algumas verbas. Até lá, está o pessoal de serviço do CSDM a fazer inspecções diárias aturadas, para detectar quaisquer possíveis anomalias donde possam resultar focos de incêndio.

"Desejaria fazer ainda, algumas considerações sobre os trabalhos de limpeza e beneficiação da fachada (incluindo caixilharia) que estão actualmente em curso, da responsabilidade do MHOP, por intermédio da sua DGEMN, e que se destinam a restituir ao edifício e sua antiga e necessária dignidade.

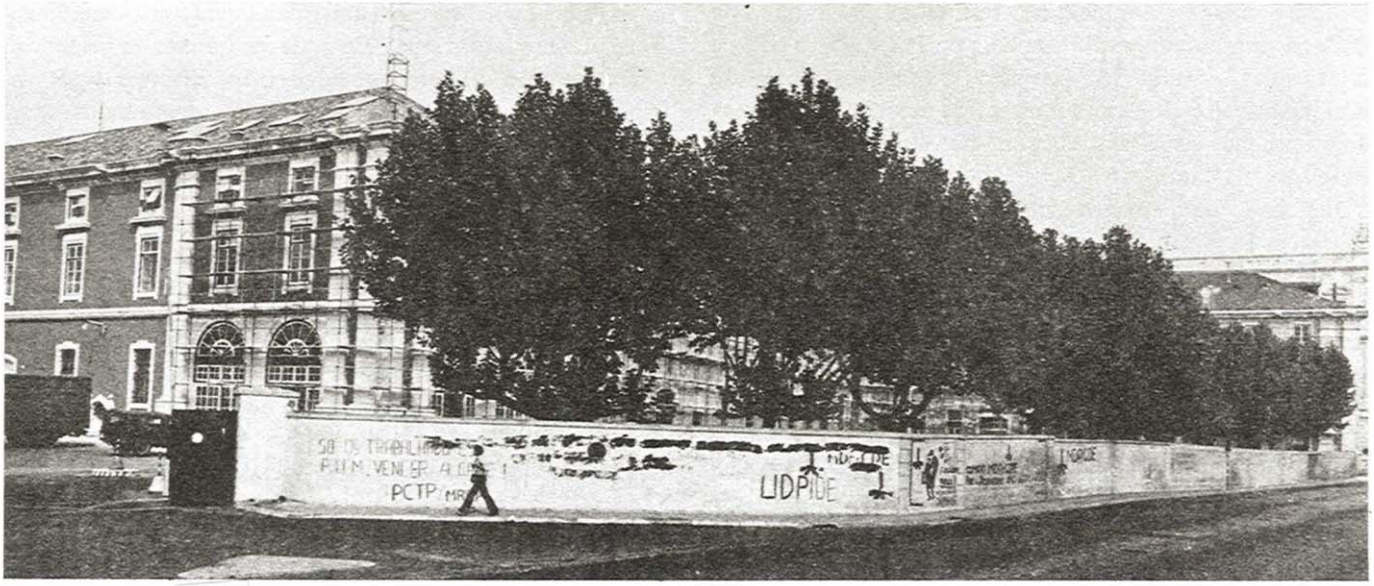
"Esses trabalhos eram absolutamente indispensáveis, pois não poderia prolongar-se por mais tempo o lamentoso espectáculo, dado há tantos anos pelo pobre edifício da Marinha, cuja fachada mais pareçia rosto atacado pela lepra. Ora, agora, felizmente, tudo mudou, mesmo que se não concorde com a cor empregada, que resultou, como sabe, da vontade do povo de Lisboa, expressa em plebiscito organizado pela Câmara Municipal para todo o conjunto de edificações do Terreiro do Paço.

"Pois, dentro deste tema e para lhe dar uma ideia do interesse e carinho que tem merecido ao MHOP a presente *lavagem de cara*, gostaria de lhe dar, como exemplo, a razão por que o arranjo da fachada Sul da ala Poente, está aparentemente por terminar, ao nível do rés-do-chão. É que se prepara tudo para substituir as inestéticas portas lá existentes, por janelas, para assim manter a continuidade das fachadas Oeste e Leste dessa ala, todas elas rodeadas, a esse nível, de janelas.

Igualmente e para desafrontar totalmente a fachada, se tem procurado, por parte da Direcção de Infra-Estruturas Navais, pôr em ordem todo o emaranhado de fios, cabos telefónicos, eléctricos, baixadas de antenas de telefonias, televisões, pára-raios, condicionadores de ar, etc., que desde há longa data proliferaram desordenadamente. Vários *crimes* se cometeram, assim, contra a estética e a beleza das diversas fachadas do EM, ao longo dos tempos, se não com a cumplicidade, ao menos ante a passividade das entidades responsáveis.

"Muito conviria que fôssemos nós próprios, todos nós, que, de futuro, evitássemos e nos opuséssemos com convicção à

Este é o muro da vergonha, ou mais propriamente, uma vergonha de muro (parte Este).



Mesmo no coração do edifício está instalado o Tribunal da Relação de Lisboa (a parte assinalada). Porquê?

repetição desses atentados, prestando mais respeito e atenção à apresentação da nossa querida e formosa 'Nau de Pedra'.

"Entrando agora nas suas perguntas específicas, gostaria de dizer o seguinte:

"O inestético *muro da vergolha* de que falou e que, para cúmulo, não escapou à fúria de inscrições partidárias que usaram e abusaram de tantos dos nossos edifícios públicos, incluindo mesmo aqueles de interesse histórico, constitui, de há muito, uma *dor de cabeça* dos organismos responsáveis, tanto do MHOP como da Marinha. A solução encarada, ainda que sem qualquer carácter definitivo, e que vem ao encontro das suas próprias ideias, seria a de um gradeamento metálico de bom nível artístico, completado pelo lado de dentro por uma sebe viva, de meia-altura, através do qual, como diz de forma tão sugestiva, os passantes mais curiosos pudessem ver (e visitar, se possível, porque não?) qualquer atracção de grande interesse cultural que a Marinha quisesse oferecer aos lisboetas e visitantes, e que poderia ser um navio-museu (qual?) na antiga doca seca desaterrada.

"Devo dizer, no que respeita ao desaterro da doca seca, que não existe, tanto quanto é do meu conhecimento, qualquer ideia ou plano para o efeito, tanto mais que se trata dum empreendimento ambicioso, de realização muito dispendiosa e que deveria, certamente, ir contrariar o plano director desta zona que não admite mais pólos de interesse para não sobrecarregar ainda mais o tráfego no importante nó de comunicações que é o Cais do Sodré, mas

Este vasto terreno, outrora tão movimentado — oficinas, plano inclinado, doca seca, etc. — é agora, e quase só, um grande parque de estacionamento. Desses tempos gloriosos, apenas resta... a palmeira.

julgo que a discussão à volta deste assunto pode ficar, desta forma, aberta. Já sobre a parada e porque não podemos ignorar o automóvel como fenómeno social profundamente radicado e que é preciso respeitar, desejaria dizer que as ideias existentes apontam para um arranjo diferente do actual, a ser estudado e definido por um técnico, um arquitecto paisagista, que consiga *casar* árvores (contando com os belos plátanos já existentes e sem esquecer a Palmeira) com os automóveis e flores e arbustos, com bancos, em todo o espaço interior, incluindo a placa em frente da ala Leste que, graças aos nossos

Neste prolongamento do parque de estacionamento ficava a saudosa "caldeirinha", onde embarcávamos para os navios amarrados no "Quadro do Navio de Guerra".

esforços e determinação, já se conseguiu libertar das *garras* dos empreiteiros que a usavam, com carácter permanente, como depósito de materiais e máquinas.

"A propósito, também desejaria dizer que se está preparando, para breve, o arranjo dos canteiros pegados ao muro, possivelmente com simples relva e alguns arbustos adequados, para se conseguir dar, com a maior brevidade possível, um aspecto mais acolhedor ao interior da parada.

"Também, ainda quanto à parada, julgo necessário dizer que o bloco do equipamento social previsto nas alas do Poente, deverá incluir ginásios, o que permitirá, provavelmente, recuperar a área da parada actualmente ocupada pelo campo de jogos que, além disso, ou pelo menos uma sua parte, deverá estar muito perto do local da antiga doca seca.

"Por tudo quanto atrás foi dito, quando for possível a substituição total do telhado, deverão desaparecer as excrescências que mencionou e que são, aliás, restos duma ocupação muito antiga e de certo modo caótica que se não deverá repetir, já que é forçoso que se respeite a traça original do edifício e que se defenda de todos os atentados, como daqueles de que foi vítima no passado.

"O problema que levanta relativamente à Sala do Almirantado, toca-me particularmente. Embora não conhecendo as razões da sua cedência, e das salas anexas, ao Ministério da Justiça não posso, de forma alguma, deixar de lamentar e de me espantar com a incongruência da situação, de não pertencer à Marinha o único balcão de pedra que sobre a parada se debruça (que é, aliás, duma grande beleza e se repete na fachada voltada para a Praça do Município, e que faz parte da única entrada para todo o edifício, com uma certa monumentalidade), para já não falar de tudo quanto para a Marinha representa o nome por que aquela sala é conhecida.

"Em qualquer caso, a ansiada restituição dessa sala à Marinha, que está prevista mas não planeada, virá como consequência lógica do reordenamento de que falei antes e ela será incluída, portanto, no momento oportuno, no projecto do conjunto. Será, então aí que se alojará, como é devido, o chefe do Estado-Maior da Armada, esperando que o Ministério da Justiça possa encontrar, o mais rapidamente possível, onde alojar o seu Tribunal da Relação, o que até agora parece não ter sido possível.

"O problema por si levantado quanto à Casa da Balança é, quanto a mim (e aqui só lhe posso dar opiniões pessoais), do mesmo tipo do do desaterro da doca seca. Não há nada planeado quanto a elas, nem se trata, aliás, de assuntos pacíficos. Estou convencido de que, se outro mérito não tiver esta entrevista, poderá servir para esclarecer, e ao mesmo tempo estimular, a opinião das gentes da Marinha relativamente a uns quantos pontos de interesse comum, e é natural que venham a lume as reacções de quem tiver alguma coisa a dizer. Em todo o caso, a utilização desta sala para exposições permanentes, parece-me a mais natural e coloco-a, pessoalmente, acima de todas as outras. Parece-me, igualmente, um local com vocação para aí se realizarem certas cerimónias, como as de posse de altos cargos, e outras do género, com grandes assistências, para as quais não existe outro local adequado. Em qualquer caso, não desejaria vê-la utilizada de modo definitivo para

qualquer função de carácter prático permanente, como, por exemplo, para nela se instalar um bar.

"Na sua última pergunta, encontram-se reunidos o supermercado e as messes. Apenas aí eles se podem considerar juntos, já que os seus destinos são completamente diferentes. Assim, enquanto as segundas (para já as das praças e dos sargentos e, futuramente, a dos oficiais) são a única parcela daquilo que se chama equipamento social que se encontra já instalada no local definitivo pelos planos de reordenamento do edifício, o supermercado não conseguiu ainda obter uma localização mais conveniente. Na realidade, têm falhado até agora as diversas tentativas e ideias de todos quantos têm a responsabilidade por lhe encontrar o sítio adequado. E a busca continua...

"E aqui tem o que se me oferece dizer sobre os vários pontos que levantou e que dizem apenas respeito ao aspecto exterior do edifício. Mas, não há dúvida que o aspecto interior também conta, e para que ele seja igualmente digno, será necessário que nos preocupemos em manter os nossos locais de trabalho e os locais de utilização comum no mais impecável estado de conservação e limpeza. Quanto à conservação, na parte que compete à SSM, muito deixa, por vezes, a desejar, por carência de meios materiais e financeiros, mas já a limpeza, depende inteiramente de nós. Quantas vezes me interrogo a mim mesmo, ao percorrer os corredores, por que razão existem ainda portas e elevadores ostentando restos de auto-colantes que lá foram postos em épocas já bastante distantes, ou por que se não enceram os linóleos do 2.º andar (o que ainda é a melhor maneira de os conservar e lhes dar beleza), ou ainda porque se encontram por vezes (não muitas, é verdade!) papéis e restos de cigarros espalhados pelo chão.

"Cuidemos, pois, da nossa 'Nau de Pedra' a todos os níveis e de acordo com as nossas capacidades. Façamos dessa tarefa comum uma obra de amor e de carinho, para que as gerações que nos *renderem* possam ainda, por longo tempo, gozar destas instalações tão carregadas de recordações, de tradições e de história."

Filatelia

NATAL DE 1978

Mais uma quadra natalícia se aproxima e, uma vez mais também, os CTT dela se alheiam, não registando filatelicamente com uma emissão de selos a efeméride, desinteresse que os filatelistas não compreendem, tanto mais que, nos dias de hoje, é cada vez mais elevado o número dos países e territórios que emitem selos, aproveitando-se da filatelia para espalharem pelo mundo as suas mensagens a todos os homens de boa vontade.

É realmente estranho que, entre nós, não se emitam anualmente selos dedicados ao Natal, não apenas porque somos um país com fortes e tradicionais raízes cristã, mas ainda porque já demonstrámos exuberantemente a nossa capacidade de tratar o tema com a beleza e dignidade que ele impõe.

Além de tudo, há que ter em consideração que os selos postais podem originar uma boa fonte de divisas.

Mas, voltando à nossa capacidade, cremos que ela ficou bem patente nas duas emissões do Natal que até hoje apresentámos.

De facto, essa especialidade é indiscutível, já que da primeira vez, em 1974, o conjunto foi internacionalmente reconhecido e premiado como o mais belo entre todos os emitidos nesse ano no mundo, dentro do tema Religião e o outro, aparecido o ano passado, foi também muito festejado, por ter sido desenhado por crianças e, sobretudo, por os jovens "artistas" terem tratado o assunto com muito encanto.

Enfim, está-se em presença de uma situação em que o interesse dos filatelistas e da própria filatelia portuguesa são marginalizados pelo que, de uma vez por todas, se deseja que os selos de Natal se fixem definitivamente no calendário anual das emissões de selos portugueses.

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Para assinalar o lançamento do Código Postal, foi posta a circular em 30 de Outubro, a série de quatro selos que ilustra este apontamento.

Trata-se, sem dúvida, de um conjunto muito interessante e vistoso, na medida em que os motivos que o ornamentam são muito expressivos, e as cores, modernas e atraentes, mais os realçam.

De salientar, também, o facto de as taxas serem comuns a todos os selos, o que nos tempos que vão correndo é de considerar, além de que possi-

bilitam uma maior difusão do assunto que focam — a modernização dos serviços dos Correios.

Na verdade, um dos problemas que de há anos vem preocupando os Correios de todo o mundo, é o crescimento do volume da correspondência a manipular, o que, necessariamente, impõe soluções técnicas que possibilitem um trabalho menos árduo e mais rápido e eficiente.

Estas devem ter sido, aliás, as motivações que originaram o aparecimento das máquinas de obliterar, de franquear e separar a correspondência, o que, não sendo na actualidade o bastante, exige a adopção de um código postal que, no caso português, consistirá na colocação de quatro algarismos antecedendo o nome da localidade onde se situa o nome da estação postal distribuidora.

Cremos que o sistema que já é utilizado em outros países tem dado bons resultados, pelo que se infere que, entre nós, irá melhorar substancialmente a produtividade expressa em maior regularidade e rapidez dos serviços dos Correios. Daí, considerarmos, objectiva e oportuna, esta medida.

Como habitualmente, a emissão fez-se acompanhar de um sobrescrito e carimbos comemorativos do 1.º dia de circulação que completam este conjunto de maneira apreciável.

AINDA A EXPOSIÇÃO "MAR FONTE DE VIDA"

Como prometemos, voltámos hoje a ocupar-nos da interessante e curiosa manifestação que, subordinada ao título em epígrafe, o Centro Filatélico Juvenil do Fogueteiro realizou na sua sede.

Devemos afirmar, antes do mais que, quanto a nós, este certame, levado a efeito por aquele recém-fundado grupo, deve ser apontado como exemplo muito positivo por todos os que se interessam pelo autêntico fenómeno que é o coleccionismo, no caso presente a filatelia.

Infelizmente, com mágua se tem verificado que, salvo três ou quatro excepções que mais confirmam a regra, os grupos juvenis existentes ou projectados no nosso país, pouco ou nada conseguem realizar, dadas as dificuldades e carências que têm que enfrentar (o que, passados os tempos de euforia, os leva fatalmente ao desânimo e à desistência).

Devemos confessar que, quando nos falaram nas intenções do Centro Juvenil do Fogueteiro, pensámos que se tratava de mais uma tentativa que acabaria por ficar, apenas, por mais uma tentativa.

Pois ainda bem que errámos nas nossas conjecturas, e mais, sabemos que as dificuldades e incompreensões foram estímulos para conseguir tornar realidade o que para muitos não passava de um sonho lindo.

Na impossibilidade de disporem de material suficiente para uma mostra filatélica, aquele Centro optou pela realização de um certame de interesse para coleccionadores de objectos que se inserissem dentro do tema, o que resultou magnificamente.

De facto, ao lado de material filatélico, pudemos observar colecções de conchas, postais ilustrados, fotografias, pintura e desenhos, emblemas alusivos ao mar, barcos-miniatura e literatura sobre actividades marítimas. Entre esta verificámos, com muita satisfação, que a *nossa* Revista ali se encontrava pela mão de um leitor que a colecciona e, em evidência o n.º 48 que na contracapa reproduzia a *Muleta,* embarcação tradicional da região, e serviu de motivo para o carimbo e símbolo da exposição.

Concluímos estas notas endereçando as nossas felicitações a todos os que tornaram possível a realização da 1.ª Exposição "Mar Fonte de Vida" e formulando os melhores votos de que o que agora se verificou dentro do panorama da filatelia juvenil portuguesa frutifique e encontre todos os estímulos e indispensáveis apoios que permitam, finalmente, que a juventude filatelista encontre o rumo certo — aquele que a conduza a uma filatelia autêntica e valorosa.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Numismática e Medalhística

MOEDAS PORTUGUESAS DA REPÚBLICA — IX

CINCO ESCUDOS (5$00)

A cunhagem dos cinco escudos conheceu quatro fases, embora só apareçam no mercado as três últimas, respectivamente de 1932 a 1951, 1960 e de 1963 até aos nossos dias. No entanto, a cunhagem da primeira fase tem várias versões, e é sobre ela que vamos tecer algumas considerações.

1.ª FASE — 1920 (OURO)

Esta cunhagem de 1920, de que se conhecem somente 2 exemplares que nunca estiveram em circulação é, como tal, considerada ENSAIO (pág. 73, Preçário n.º 2 da revista "Moeda"). Foi a primeira tentativa de se cunhar ouro, já no regime republicano, e que não resultou.

Segundo versão do dr. Damião Peres, esta moeda teria sido cunhada por um gravador da Casa da Moeda, com o seu ouro, e para seu uso particular ("Moeda" — III vol.); assim é posta em dúvida a veracidade desta cunhagem.

No entanto, segundo opinião do contra-almirante Alfredo Motta ("Moeda" n.º 3 — III vol.), a moeda de 5$00 de 1920 é verdadeira, e foi cunhada na Casa da Moeda. Esta moeda apareceu certo dia numa casa da Rua do Ouro, em Lisboa, e foi comprada por quatro ou cinco contos por um indivíduo de nome Marrocos, já falecido. O aparecimento da moeda deu lugar a grandes discussões. A sua história é a seguinte: *em certa altura, o dr. António José de Almeida, então Presidente da República, visitou a Casa da Moeda. Para lhe mostrar a forma da cunhagem das moedas, puseram na máquina os cunhos da moeda de cinco escudos e um disco de ouro, cunhando-se a moeda, que lhe foi oferecida. Mais tarde, sabendo que o seu médico era coleccionador, ofereceu-lhe a moeda. Por morte do médico, a família vendeu a moeda.* Esta versão, mais consistente, parece ser de fácil aceitação.

Segundo o catálogo da Casa da Moeda de 1960, é a seguinte a descrição dos cunhos:

ANVERSO — República Portuguesa. Figura simbólica da República, desnudada, sentada num pedestal no qual se lê o nome do gravador João Silva, tendo uma cornucópia numa das mãos e a outra estendida.

REVERSO — Ao centro, o escudo nacional cercado de ornamento e entre a legenda 5 escudos.

Embora alguns catálogos se atrevam a atribuir cotação a esta moeda, cremos ser mais sensato dizer-se que se trata duma moeda raríssima, da qual se conhecem dois exemplares, e portanto sem possibilidade de se lhe atribuir valor.

Constou-nos, entretanto, num certame da especialidade, ter sido oferecido um andar ao possuidor desta moeda! Especulação? Não sabemos. Sabemos sim, e disso não temos dúvidas, que há pessoas (coleccionadores) que são capazes de cometer "loucuras" para possuirem certas moedas.

2.ª FASE — 1932/1951 (PRATA)

Nesta altura, surgem as moedas de 5$00, da caravela, tão conhecidas por

todos nós, pois só há pouco mais de dez anos começaram a desaparecer da circulação. Esta cunhagem, iniciada em 1932, prolongou-se até 1951, tendo-se cunhado as seguintes datas: 1932/3/4/7/1940/2/3/6/7/8 e 1951. De todas elas, as datas mais raras são as de 1932 e 1937, quando no estado BELA, oscilando o seu valor pelos 3000$00. As outras rondam os 350$00.

No entanto, em estado fraco (BC — Bem Conservada), todas elas se obtêm por cerca dos 100$00, excepto a de 1937 cujo valor é de 300$00.

Peso: 7 gramas; diâmetro: 25 mm.

3.ª FASE — 1969 (PRATA)

Esta moeda de 5$00 faz parte da colecção Henriquina, que é composta pelos 20$00, 10$00 e 5$00. É portanto uma moeda comemorativa do V centenário da morte do Infante D. Henrique.

Numa das faces vê-se o Infante D. Henrique e na outra, o valor e o escudo nacional.

Valor mercantil: 100$00. Encontra-se normalmente em estado BELA.

4.ª FASE — 1963/...
(CUPRO-NIQUEL)

Esta emissão é a que actualmente circula no país, e têm-se cunhado todas as datas até hoje. Moeda com o peso de 7 gramas e o diâmetro de 24,5 mm, não apresenta qualquer valor mercantil.

No entanto, no mercado coleccionista, já se venderam as datas de 1963/4/5 e 6 a 150$00, no estado FLOR DE CUNHO! Isto porque, como vimos dizendo, as moedas à flor-de-cunho são sempre valiosas...

Anverso — República Portuguesa e data.

Reverso — 5$00 e escudo nacional.

AFAC

Reportagem

1.º ANIVERSÁRIO DOS CURSOS POR CORRESPONDÊNCIA

Passou, no dia 6 de Outubro findo, o primeiro aniversário do Centro de Instrução por Correspondência (CIC), criado pelo despacho n.º 81/77 do chefe do Estado-Maior da Armada, com a missão de *organizar e promover a realização de cursos por correspondência, destinados ao pessoal em serviço na Marinha neles interessados, visando a sua valorização, como profissionais e como cidadãos.*

No primeiro ano de funcionamento, foram ministrados cursos de Matemática Básica (MB) — de nível um pouco superior ao 2.º ano do Ciclo Preparatório; Português Básico (PB) — de nível sensivelmente igual ao 2.º ano do Ciclo Preparatório; Redacção de Lições Programadas (RP) — que ensina a estruturar e a redigir lições programadas.

À data, encontra-se em preparação o curso de Inglês Básico, cujo início está previsto para o fim deste mês, e em estudo o de Cultura Geral Básica, o qual deverá arrancar em Outubro do próximo ano.

A situação dos alunos dos cursos em funcionamento, em Outubro passado, era a seguinte: curso MB — alunos em curso, 422; desistentes, 223. Curso RP — alunos em curso, 2; desistentes, 15; concluiram a frequência, 2. Curso PB — alunos em curso, 72.

ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO DO CURSO DE ENFERMAGEM DE 1970/73

No dia 7 de Outubro último, realizou-se num restaurante de Cascais, um almoço de confraternização do curso de enfermagem de 1970/73, conhecido como *Família Unida.*

A concentração efectuou-se na *Casa-Mãe*, no Hospital da Marinha, tendo comparecido, com familiares, camaradas vindos de todos os cantos do país.

Antes do almoço, que se vem realizando todos os anos, houve uma visita ao Museu de Marinha.

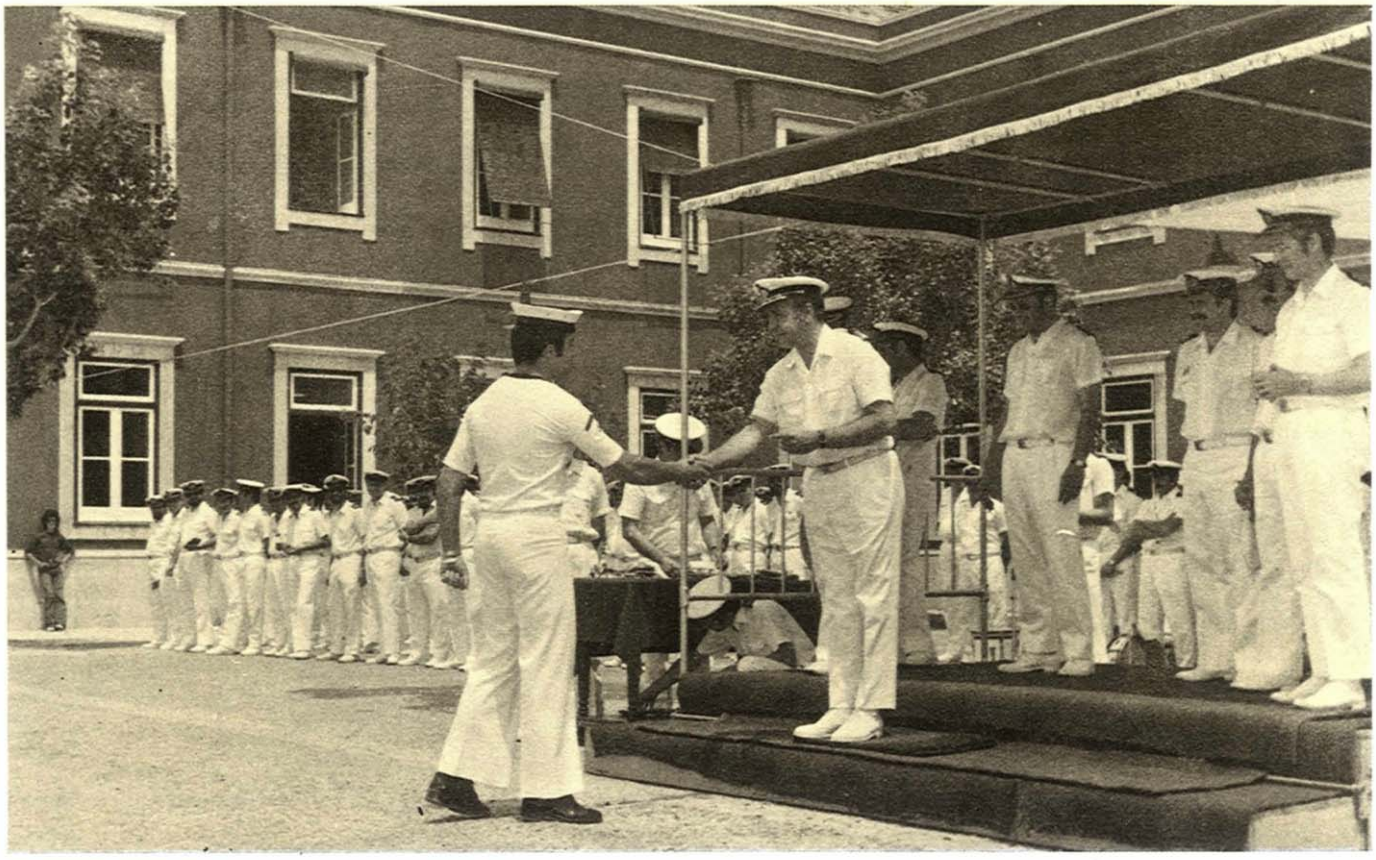
Tudo correu com a alegria e satisfação naturais entre colegas de curso que jamais se poderão esquecer.

Ao repasto, animado com fados e discursos, fez-se a chamada da praxe: um dos presentes vai dizendo de cor o nome completo dos camaradas de curso, por ordem, enquanto os outros, em coro, vão dizendo as suas alcunhas.

"FILHOS DA ESCOLA" DE 1937 CONFRATERNIZARAM

Num restaurante da baixa lisboeta, realizou-se, no passado dia 8 de Outubro, o habitual almoço anual de confraternização dos "filhos da escola" do já longínquo ano de 1937, o qual decorreu em franca camaradagem.

No final do repasto ficou assente que o próximo convívio se irá realizar na Figueira da Foz, no dia 14 de Janeiro de 1979. As respectivas inscrições podem ser feitas para: Luciano — Liga dos Combatentes (Lisboa) (tel. 36 37 49); Resende (tel. 86 98 73); 1.º-ten. SG Macedo (Escola Naval) e 1.º-ten. SG Berrucho (Supermercado de Marinha).



DIA DA UNIDADE — ANIVERSÁRIO DO G2EA

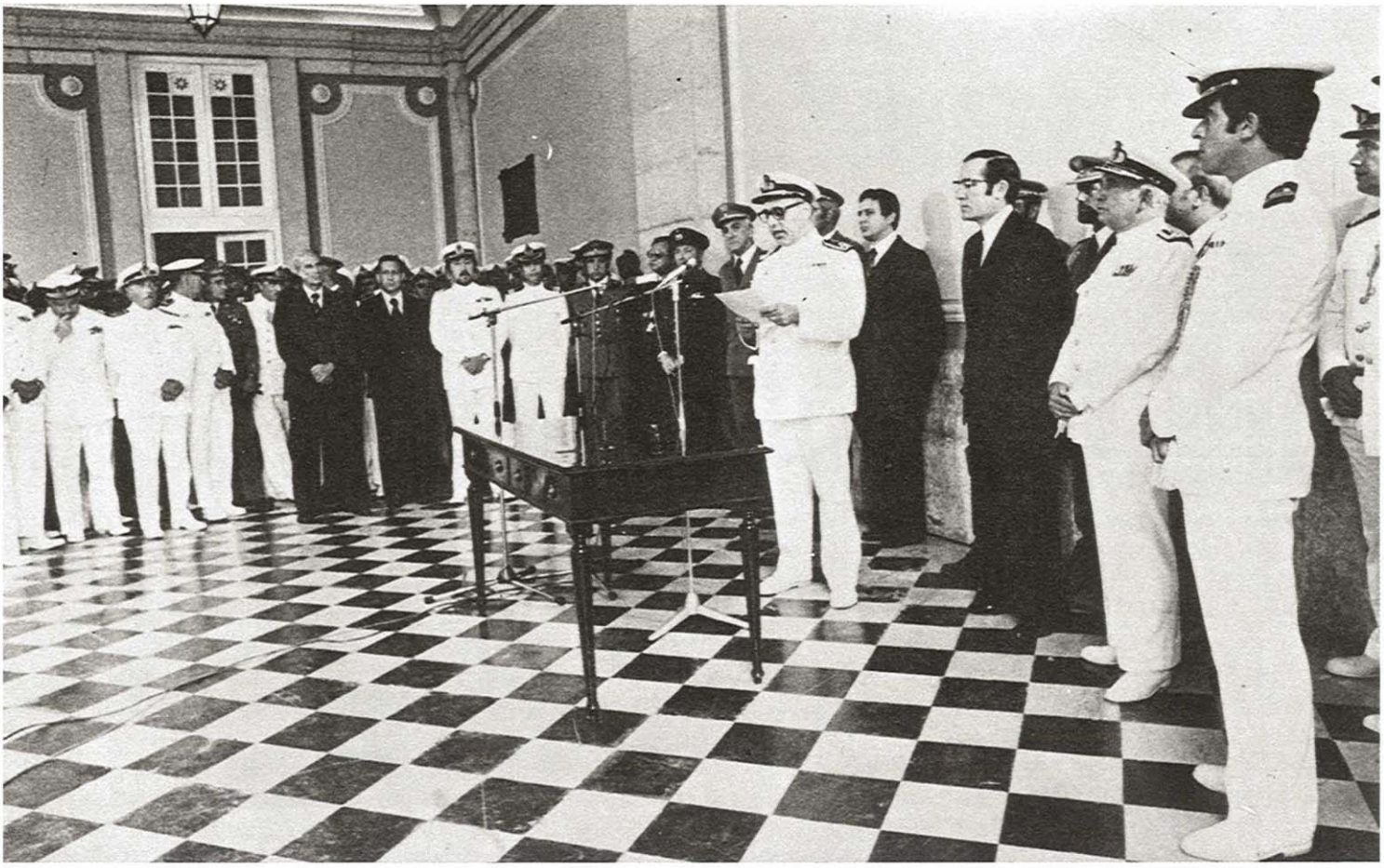
Foi em Junho de 1961 que, extinto o Corpo de Marinheiros da Armada, se criou, com nova estrutura, o Grupo n.º 2 de Escolas da Armada, que engloba agora as Escolas de Artilharia, de Comunicações, de Armas Submarinas, de Marinharia e de Limitação de Avarias, para além de outros cursos não adstritos às Escolas. Procurou-se integrar a celebração da efeméride no espírito do programa de comemorações do Dia da Marinha, no sentido de contribuir para um maior reforço dos laços de camaradagem, consciência profissional e espírito de corpo de todos os que desenvolvem o melhor do seu esforço nesta unidade.

Aproveitou-se também o ensejo para levar a efeito o encerramento simbólico das actividades escolares do ano lectivo 1977/78. Assim, se festejou, em tempo devido, o 17.º aniversário do G2EA, designado Dia da Unidade. O programa compreendeu:

Uma confraternização desportiva, que contou com a participação de 420 elementos da unidade, e abrangeu 11 modalidades;
Uma formatura geral com alocução do comandante, seguida da distribuição de prémios aos vencedores das várias competições desportivas e dos Jogos Florais e Concurso de Fotografia previamente realizados;
Um almoço volante ao ar livre com exibição simultânea dum conjunto musical;
Exibição da Banda da Armada, reproduzindo a sua actuação no *Tatoo*;
Exposição de fotografias e diapositivos;
Entrega de diplomas aos alunos do C.P.S.C. (Curso de Promoção a Sargento Chefe).
O programa concluiu com a projecção de um filme recreativo.

(Colaboração do G2EA)

O ALMIRANTE SOUSA LEITÃO É O NOVO CEMA



Em virtude de o almirante Souto Cruz ter sido nomeado vice-chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, o almirante Sousa Leitão tomou posse do cargo de chefe do Estado-Maior da Armada.
A cerimónia de investidura realizou-se, no passado dia 9 de Outubro, na Casa da Balança do antigo edifício do Ministério da Marinha, sob a presidência do Presidente da República e chefe do EMGFA, general Ramalho Eanes. Presentes ao acto os chefes dos Estados-Maiores do Exército e da Força Aérea, generais Pedro Cardoso e Lemos Ferreira, respectivamente, membros do Conselho da Revolução e do Governo,

além de numeroso pessoal militar da Armada, de todos os postos.

No seu discurso de posse, o almirante Sousa Leitão fez importantes declarações, abordando vários aspectos e problemas da Armada. Focando a sua coesão, referiu que *ela é possível se for praticado um apartidarismo activo e consciente que termine, de vez, com as divergências e fontes de divisão. As opções ideológicas, políticas e religiosas pertencem aos indivíduos, não podendo interferir com o serviço.* Acrescentaria ainda que *o pessoal das Forças Armadas, em especial os militares, deixam-nas à entrada dos navios, dos quartéis ou dos estabelecimentos.*

Ao terminar a sua alocução, o novo CEMA, referindo-se à reestruturação de alguns serviços da Armada e à cooperação com os outros ramos das FA, diria: *Falarei, por fim, na necessidade de reestruturar alguns serviços dos órgãos da Marinha, à luz das realidades actuais e com base na experiência dos últimos anos. Os três grandes vectores que formam a Marinha — Armada, Autoridade Marítima e Investigação do Mar — por deficiência de estruturas apresentam-se, por vezes, como concorrentes na atribuição de meios, quando deviam ser complementares. Porque Marinha só há uma. As estruturas requeridas, além de obviarem essa dificuldade interna, devem permitir uma ampla coordenação com o Exército e com a Força Aérea e, também, por outro lado, com organismos e departamentos com responsabilidade na utilização do mar. Há que, para tal, quebrar um certo isolamento em que a Marinha tem vivido, dando franca colaboração, não aceitando subalternização nem perda de identidade.*

Por sua vez, o Presidente da República haveria de pronunciar um discurso que, dada a sua importância político-militar foi transcrito, na íntegra, pela Imprensa diária. Da sua alocução, destacam-se as afirmações de que *em democracia não há exércitos progressistas ou conservadores* e que *em Portugal haverá, em breve, condições históricas para a correcta inserção da força militar no corpo nacional.*

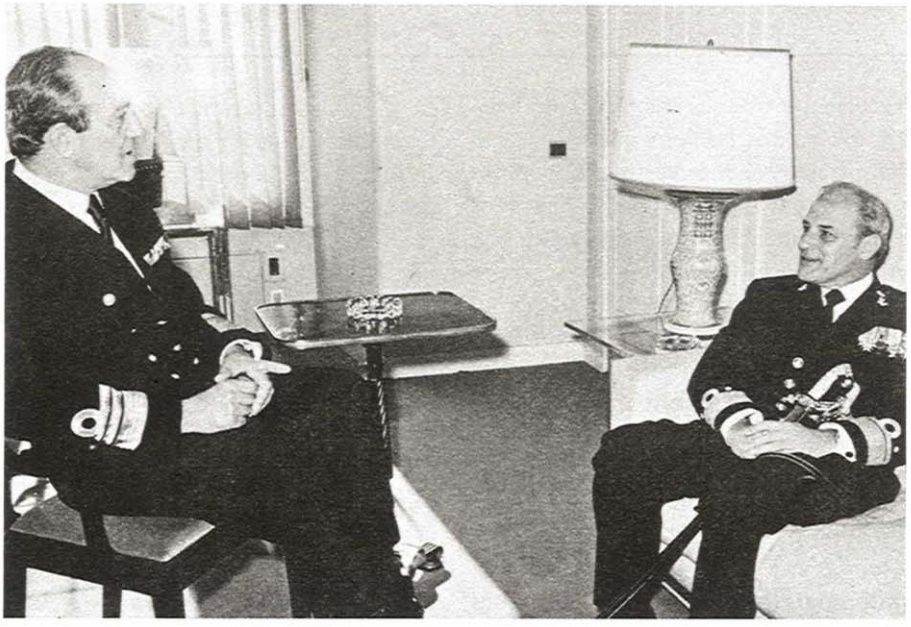
Sobre a participação da Armada na reconstrução nacional, o general Ramalho Eanes diria, nomeadamente, que *é de todos conhecida a difícil situação económico-financeira do país e a insuficiência, consequente, dos recursos financeiros consignados à Defesa.*

Esta realidade, insuperável nos próximos anos, deve ser assumida pela Armada — pelos seus oficiais, sargentos e praças — como estímulo para uma maior auto-exigência, para um mais decidido empenho em servir *com meios que progressivamente se desactualizam.*

Passada que seja a crise — e eu estou convicto de que a ultrapassaremos — haverá que rever os pressupostos da nossa filosofia e da nossa estratégia de defesa. A revisão terá reflexos no sistema de forças e certamente dará à Armada o papel e a dimensão adequados às características aeronavais dominantes do espaço nacional e ao quadro de ameaças a enfrentar.

Até lá, no entanto, não assistiremos passivamente ao envelhecimento da nossa Armada, bem pelo contrário. Mais adiante, acrescentaria que *do mesmo modo se programará a participação da Armada nas tarefas de reconstrução nacional de matriz marítima.*

O Presidente da República, dirigindo-se ao novo almirante CEMA, diria que *incumbir-lhe-á, por imperativo das funções, vencer todos os obstáculos, desfazer todas as* correntes, *excluir todos os que teimam em não servir a Armada. Cabe-lhe, pois, chefiar a transformação da Armada num quadro de compreensiva conciliação, sem cedências, e de verdadeira realização profissional. Cabe-lhe, enfim, continuar as históricas tradições de glória e de servir da Armada.*



O vice-almirante Bustorff Guerra recebeu, em representação do almirante CEMA, o contra-almirante J. H. Scheur.

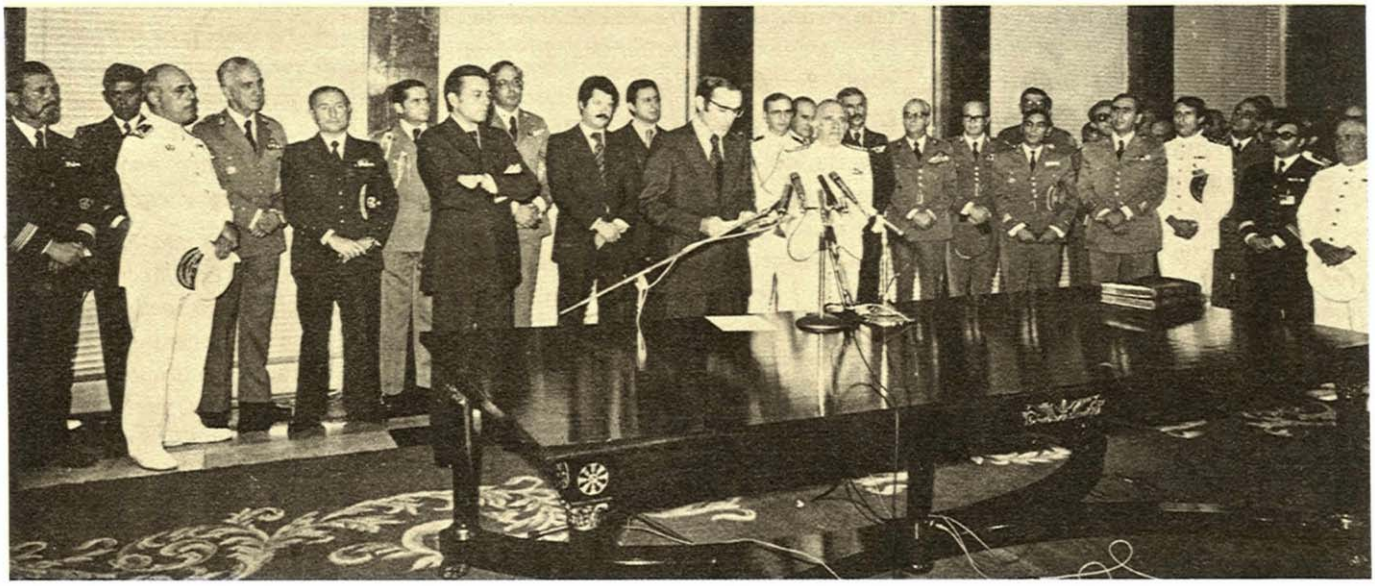
FORÇA NAVAL DOS PAÍSES BAIXOS NO TEJO

Em visita de rotina, entrou no porto de Lisboa, no dia 27 de Outubro último, uma força naval dos Países Baixos, constituída pelas unidades "De Ruyter", "Poolster", "Amstredam" e "Tjerk Hiddes", a qual era comandada pelo contra-almirante J. H. Scheur. Aqueles navios, do comando dos capitães-de-mar-e-guerra J. Vaessen e T. de Bree e capitães-de-fragata Beerse e A. Siberg, respectivamente, tinham de guarnição, na totalidade, 83 oficiais, 145 sargentos e 798 praças.

Após a atracação dos navios, o contra-almirante Scheur apresentou cumprimentos aos chefe do Es-

tado-Maior da Armada, representado pelo vice-almirante Bustorff Guerra, e comandante naval do Continente, contra-almirante Ramos Rocha.
Durante a permanência da força naval no Tejo, foi proporcionada aos elementos das guarnições dos navios um passeio aos arredores de Lisboa e uma visita ao Museu de Marinha.

A força zarpou do Tejo no dia 30 de Outubro.



O ALMIRANTE SOUTO CRUZ É O NOVO VICE-CEMGFA

No passado dia 12 de Outubro, o general Ramalho Eanes, Presidente da República e chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, empossou o almirante Souto Cruz no cargo de vice-chefe do EMGFA.
O salão nobre do EMGFA, no Restelo, encontrava-se praticamente cheio, salientando-se as seguintes presenças: eng.º Nobre da Costa, primeiro-ministro; coronel Firmino Miguel, ministro da Defesa; almirante Sousa Leitão, CEMA; general Pedro Cardoso, CEME; general av. Lemos Ferreira, CEMFA; capitão-de-mar-e-guerra Almeida e Costa coronel Ribeiro Cardoso, major Canto e Castro e capitão Marques Júnior, conselheiros da Revolução; ministros da Administração Interna e da Habitação e Obras Públicas; secretário de Estado da Comunicação Social e muitos oficiais generais dos três ramos das Forças Armadas.

O tenente-coronel Loureiro dos Santos foi especialmente convidado, atendendo à sua condição de ex-vice CEMGFA.

Após o acto protocolar da posse, discursaram o almirante Souto Cruz e o general Ramalho Eanes. Finalmente, todos os presentes apresentaram cumprimentos ao novo vice-chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas.

VOLUNTÁRIOS DE SETEMBRO — 1931/1978

Quarenta e sete anos são decorridos desde o dia em que umas centenas de rapazes, ávidos de servir o país que lhes serviu de berço, se propuseram fazê-lo voluntariamente, vindo uns a deixar os bancos do liceu, outros as fardas da Casa Pia, do Maria Pia e dos Pupilos do Exército, para se dedicarem de alma e coração à missão escolhida: a de colocarem sobre os ombros o tradicional *alcaxa* símbolo luminoso da respeitada e sempre briosa ARMADA PORTUGUESA.

É certo que os anos vão passando mas, na mente dos homens que se prezam de ser, não é menos certo que as ideias acabam por ficar. É, pois, debruçados sobre tal menção que a rapaziada fixe de Setembro, todos os anos se reúne para, em comunhão relembrar amizades e episódios de uma mocidade que não regateou sacrifícios para viver de braço dado com o mar, parente tão chegado, para o qual ainda hoje olha com profunda saudade, talvez recordando a sublime herança deixada pelos nossos maiores de *Quinhentos* cuja epopeia aponta, galhardamente, o marujo português como Marinheiro de Todos os Mares.
Este ano, no dia 15 de Outubro, a exemplo dos anteriores, voltou a haver festa que teve lugar nas instalações do INATEL (Costa da Caparica) e, como de costume, foi presidida pelo contra-almirante Valente de Araújo, oficial que, ainda segundo-tenente, nos recebeu de braços abertos para, como director da instrução que nos iria ser ministrada, simplificadamente nos pôr ao corrente da responsabilidade que íamos assumir ao querermos voluntariamente servia a Pátria.
O almoço decorreu no meio de esfusiante alegria e teve também, como vem acontecendo de há anos a esta parte, a presença de familiares, pois o marujo, no volver das horas da sua

existência — as boas e as más — tem sempre a família em mente.
Findo o repasto, o contra-almirante Araújo levantou-se para, depois dum breve discurso, voltar a dizer (aos agora quase todos avós) mais umas elucidativas palavras, na sequência das que lhes havia dito quando eram ainda praticamente crianças; elas valeram-lhe ser freneticamente saudado com palmas e abraços (estilo comum da gente presente) pois não será inoportuno quanto a nós, afirmar mais uma vez, que é, foi e será sempre no mar que os homens aprendem a conhecer-se melhor.
E assim terminou mais uma justa e calorosa homenagem prestada por quantos continuam a não esquecer a suprema escola onde se aprende a ser Gente, a respeitar a Família, e a defender a Pátria.

(Colaboração de Alberto Mourão, mar. A)

O ALMIRANTE CEMA VISITOU O COMANDO NAVAL DO CONTINENTE

No cumprimento de um programa de visitas a comandos e unidades da Armada, o almirante Sousa Leitão, chefe do Estado-Maior da Armada, deslocou-se, no passado dia 26 de Outubro, ao Comando Naval do Continente, no Alfeite.

Além de se ter inteirado do funcionamento e das principais iniciativas em curso naquele Comando, situação que lhe foi exposta pelo contra-almirante Ramos Rocha, comandante naval do Continente, o almirante CEMA teve um curto contacto pessoal com os comandantes das unidades navais e visitou ainda a fragata "Comandante Roberto Ivens", onde almoçou.

NOVO VICE-CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

O vice-almirante Bustorff Guerra, que desempenhava as funções de superintendente dos Serviços do Pessoal, é o novo vice-chefe do Estado-Maior da Armada, cargo no qual foi empossado pelo chefe do EMA, almirante Sousa Leitão, em cerimónia realizada no seu gabinete, no dia 31 de Outubro último.

Ao acto de posse assistiram almirantes, comandantes de unidades, oficiais do EMA e muitos outros.

Quarto de Folga

O PIRES, GRUMETE ARTILHEIRO

Esta história é dedicada a Ramiro B. Martins, ex-mar. R da nossa Armada, actualmente a viver em Inglaterra e, por ventura, o leitor mais entusiasta da nossa Revista e, certamente, um dos seus melhores amigos.
Foi ele que ma contou durante as férias que fez no nosso país.

O Pires era um dos muitos obscuros grumetes que faziam parte da guarnição de um dos nossos navios de guerra de há uns 15 anos atrás.
Bom rapaz, pacato, disciplinado e sempre pronto para o trabalho, era, no entanto, uma daquelas pessoas que nasceram para ter dinheiro e, como o não têm, andam sempre *encalacradas.*
Um dia, fez a baldeação de botas; o Ramiro, que era oficial de marinheiros, bem lhe disse que as tirasse, mas ele não quis e ficaram todas molhadas. Resolveu então metê-las no forno do fogão para enxugarem ao calor que ali ficou depois de feito o almoço.
Enquanto isto (como se diz agora na rádio e na TV ...) foi bater uma *sorna*, contando acordar a tempo de as tirar antes do fogão acender para fazer o jantar.
Mas, o diabo tece-as, amigo Pires ficou-se a dormir e as botas ... ficaram *assadas*!
Sucede que o Pires estava à espera de levar baixa, mas não lha davam porque ele devia uma data de dinheiro à Fazenda Nacional.
E como uma desgraça não vem só, além de não poder ir para a baixa, agora também não podia ir de licença por não ter *palhetas.*
Lamentava-se ele destas desgraças na coberta, quando um *espertalhão* mais antigo lhe disse:
— Deixa lá; tudo se há-de arranjar; faz-se já aqui uma subscrição e vais ver como se arranja dinheiro para tudo.
E, piscando o olho aos camaradas, ia perguntando:
— Quanto dás tu?
Uns davam dez, outros vinte e alguns, até trinta escudos (naquele tempo era dinheiro!) e a lista crescia a olhos vistos ...
Dava para as botas, para a Fazenda e ainda sobravam umas *coroas* para uma *farra.*
— Agora — dizia o promotor da subscrição — vais falar com o senhor comandante e dizes-lhe que já tens dinheiro para pagar o que deves e levares baixa.
E o Pires foi e ... voltou.
— Então correu tudo bem?
— Optimamente, já posso arrumar a minha vida.
— E a lista?
— A lista, ficou o senhor comandante com ela para mandar fazer o desconto no Conselho Administrativo ...

M. do Vale
C/alm.

CURIOSIDADE NUMÉRICA

Usando somente o algarismo 4, por quatro vezes, escreva as expressões numéricas iguais respectivamente aos números 1, 2, 6, 7, 9, 17 e 18.
Pode empregar as quatro operações e a raiz quadrada.

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

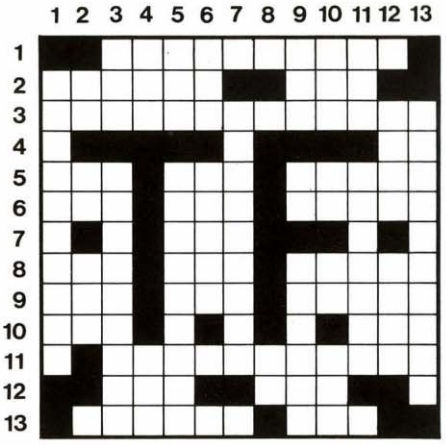
PERGUNTAS EXCÊNTRICAS

1) Qual é a semelhança que existe entre o cabo das pinhas dum navio e o "cabo das iscas" do mesmo navio?
2) Quais são os marinheiros da Europa que servem a sua pátria de borla e entram de borla em toda a parte ...?

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

PALAVRAS CRUZADAS



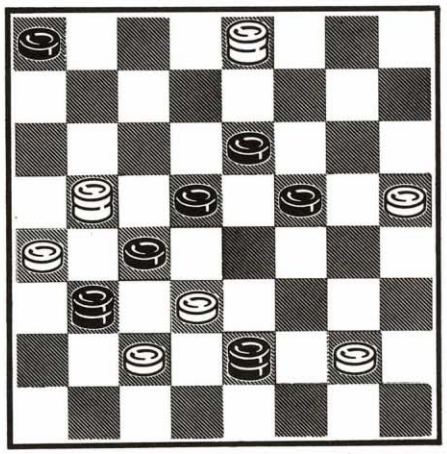
HORIZONTAIS: 1—Viveiro de araras. 2—Engenho electromagnético; mói. 3—Retentora. 4—Freguesia do concelho de Oliveira de Azeméis. 5—Vencimento mensal do soldado; marisco de Cabo Verde; classe da Armada que trata dos alimentos. 6—Designa o que está presente; preposição reduzida; decoram. 7—Ilha jugoslava do Adriático. 8—Transpiro; letra grega; asa do nariz. 9—Lá; cabo da América do Norte, no Atlântico; venturoso. 10—Sofrimento físico; furor. 11—Tornar bárbaro. 12—Doar; víscera dupla. 13—Baixo preço; prep. e artigo (pl.).
VERTICAIS: 1—Desobrigado. 2—Negação (pref.); sorri; grito. 3—Doze meses; pancadaria. 4—Unidade de medida da pressão atmosférica (inv.); botequim. 5—Âmio; estimara. 6—Relação; cada uma das iguarias que entra numa refeição. 7—Rio do Brasil, afluente do Demini (inv.). 8—Fluido elástico que respiramos. 9—Larva que se cria nas feridas dos animais; medida japonesa; conferia com o padrão. 10—Transmite bens a outrem (inv.); parecença; estuda; íntimo. 11—Curso de água; desditoso. 12—Toca o pandeiro; filete. 13—Comera demasiado.

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

DAMAS

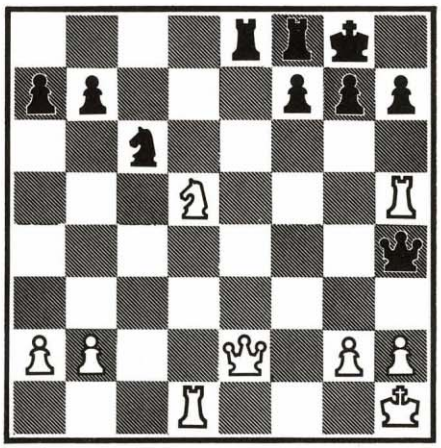
(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e ganham.

XADREZ

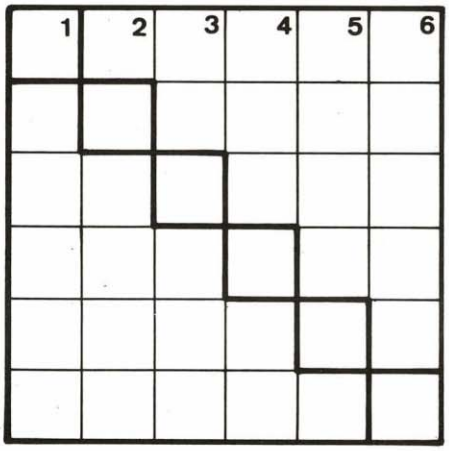
(solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

QUADRÍCULOS REVELADORES

(EMBARCAÇÕES)



1—Barco pequeno e de fundo chato, usado no Minho. 2—Diz-se do barco de leme comprido usado no Douro. 3—Embarcação chinesa. 4—Embarcação asiática. 5—Navio sagrado dos atenienses, empregado só em serviço da religião ou do Estado. 6—Navio de três mastros, com proa aguda e longa.

Depois de resolvido este passatempo, o leitor encontrará na diagonal (quadrículos negros) o nome de galera antiga.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES

CONCURSO N.º 87

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

V	O	S	C	A	D	E	R	N	A	L	S	H	Z	X	A	B	R
T	R	Ã	D	F	L	I	P	S	S	T	L	P	I	B	E	P	Q
A	Q	V	Z	R	E	Ã	U	L	M	I	W	A	S	T	I	R	U
R	É	K	L	O	U	T	J	Z	O	R	O	T	Ã	R	P	E	A
B	F	L	A	G	D	A	L	O	R	V	Z	E	X	O	K	F	N
I	M	O	R	T	A	T	A	P	A	S	H	S	N	P	I	W	I
G	Ã	Q	N	V	X	L	O	M	K	L	A	C	É	S	S	B	R
O	T	V	C	U	A	D	G	I	H	J	M	A	O	P	A	E	T
T	B	F	I	J	L	M	E	U	L	F	P	Q	S	U	T	Ã	A
A	L	B	E	T	A	N	D	O	R	I	N	H	O	R	V	Q	C
P	I	L	M	O	K	P	I	W	M	O	I	T	S	S	P	A	P
B	I	G	O	W	R	S	A	P	E	N	Q	É	A	T	A	T	B
P	O	L	C	A	S	S	O	I	L	O	G	R	L	U	K	S	Ã
U	Q	P	A	P	O	L	Ã	V	R	X	I	P	I	Z	O	E	G
C	T	U	S	B	C	Z	I	O	É	L	S	S	O	I	V	A	F
O	Ã	T	I	O	M	A	T	L	L	W	F	G	P	U	D	P	I
V	B	I	G	U	R	Q	K	R	O	Ã	E	L	A	M	É	N	O
I	L	F	O	S	T	C	U	A	P	R	M	O	P	O	I	L	R

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes de 10 peças de poleame surdo e de laborar. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente. Alguns dos nomes estão escritos de forma invertida.

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

RIFÕES MARÍTIMOS

—Nem muito ao mar
nem muito à terra.

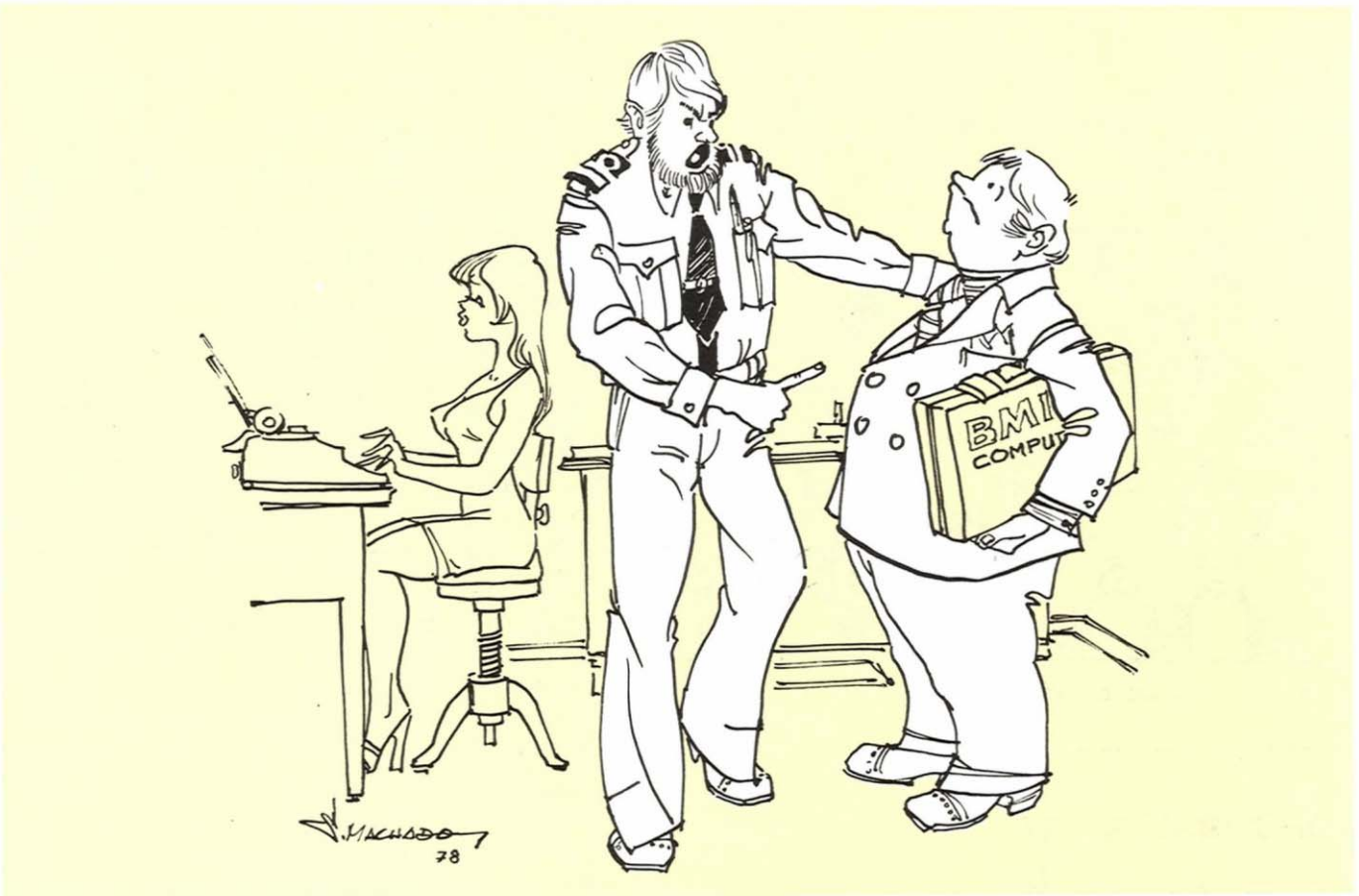
—No mar anda,
quem para nós ganha.

—Se queres aprender a orar
entra no mar.

—Viúva,
é barco sem leme.

—Quem vai atraz
rema com o remo torto.

Apresentado pelo
Cap.-m.-g. Basto Carreira



— Olhe! — E essa de um computador para substituir a minha dactilógrafa, NÃO! Ouviu?

SOLUÇÕES

PALAVRAS ADICIONADAS

(Solução do problema do número anterior)

1 — La + tinas = Latinas. 2 = Que + rena = Querena. 3 — Arte + mão = Artemão. 4 — Estro + po — Estropo. 5 — Amura + da = Amurada. 6 — Pole + ame = Poleame. 7 — Bar + cola = Barcola. 8 — Es + porão = Esporão. 9 — So + cairo — Socairo. 10 — Per + chas = Perchas. 11 — Bota + lós = Botalós. 12 — Porta + ló = Portaló. 13 — Massa + me = Massame. 14 — Amar + ras = Amarras. 15 — Pre + paus = Prepaus. 16 — Pa + telha = Patelha.

XADREZ

(solução do problema do número anterior)

Chave: Bd3 — g6

DAMAS

(Solução do problema do número anterior)

	Brancas	Pretas
1.	6-11	17-10
2.	1-5	10-1 = D
3.	11-15	1-19
4.	15-22-29 = D e ganham ...	

PALAVRAS CRUZADAS

(solução do problema do número anterior)

HORIZONTAIS: 1 — Panda; saial. 2 — Ala; uxi; MLI. 3 — Rasa; Mago. 4 — Rs; na. 5 — Alanina. 6 — As; anoma; al. 7 — Sic; ode. 8 — Abusa; seiva. 9 — Noa; nau; sal. 10 — Tá; paira; ih. 11 — Alvar; acaso.

VERTICAIS: 1 — Par; faranta. 2 — Alar; boal. 3 — Nassa; sua. 4 — Lais; Pa. 5 — Au; cancanar. 6 — Xá; nó; ai. 7 — Si; Cinosura. 8 — Nade; aC. 9 — Imana; eis. 10 — Alga; vais. 11 — Lio; almalho.

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 86

OS MELROS E O BEBEDOURO

Para que se verifique a condição desejada, igualemos primeiro as hipotenusas dos dois triângulos (ABC) e (CDE).

Pelo teorema de Pitágoras, teremos:

$$\overline{AB}^2 + \overline{AC}^2 = \overline{CD}^2 + \overline{DE}^2$$

Façamos agora $\overline{AD} = 100$ m, $\overline{AB} = 12$ m, $\overline{DE} = 8$ m, $\overline{AC} = x$ e $\overline{CD} = 100 - x$

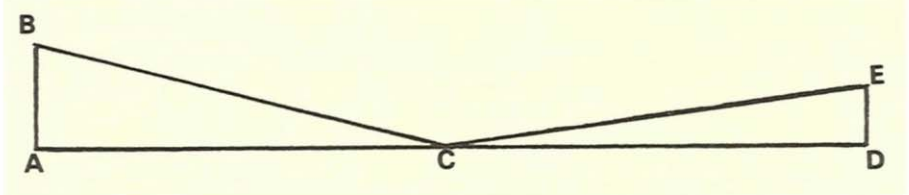
Então, $144 + x^2 = (100 - x)^2 + 64$, ou

$144 + x^2 = 10064 - 200x + x^2$.

Eliminando x^2 em ambos os membros e transpondo termos, obtém-se a equação do 1.º grau a uma incógnita $200x = 9920$.

Logo, $x = AC - 49{,}6$ metros.

Portanto, o deslocamento a efectuar é igual à diferença 50 m — 49,6 m = 0,4 m para a esquerda do ponto médio inicial.



VENCEDOR:

Cadete Paulo Domingos das Neves Coelho, Escola Naval.

Os nossos navios e os seus nomes

Corveta "GENERAL PEREIRA D'EÇA"

Foi construída nos estaleiros Blohm and Voss A.G., de Hamburgo, Alemanha Federal, tendo entrado ao serviço em 10-10-70.

Tem um deslocamento máximo de 1400 ton. e as seguintes dimensões: 84,6 m de comprimento, 10,3 de boca e 3,3 de calado. A sua guarnição compõe-se de 9 oficiais, 16 sargentos e 82 praças.

Este navio está preparado para, em futuras transformações, receber novas armas e novos meios de detecção. O seu casco, de aço, é inteiramente soldado e de estrutura longitudinal; as superestruturas, são de alumínio, de estrutura transversal. Dispõe de uma plataforma de aterragem de helicópteros.

Como armamento, está dotado de duas torres com duas peças cada, de 76 e 40 mm, respectivamente. No que respeita a equipamento A/S, possui um ouriço, duas calhas e dois morteiros para bombas de profundidade; tem um sonar de pesquisa e de ataque.

A corveta está equipada com dois radares, um de aviso combinado e outro de aviso de superfície.

A sua propulsão é feita por dois motores Diesel, com uma potência total de 10 500 HP; tem duas linhas de veios e o acoplamento é directo. Velocidade máxima: 23.8 nós; autonomia: 8800 milhas, a 14 nós.

Dispõe de instalação de ar condicionado.

O governo do navio é conseguido por dois lemes.

Patrono: general António Júlio da Costa PEREIRA D'EÇA

Nascido no ano de 1852, ingressou no Exército. No desempenho de várias missões, foi governador do distrito de Lourenço Marques, em 1896; tomou parte nos combates de Mapulanguene (Moçambique), em 1897; foi chefe do Estado-Maior em Cabo Verde, em 1903. Na Metrópole, combateu as incursões monárquicas após a implantação da República.

Quando irrompeu a I Guerra Mundial, em 1914, era ministro do Exército.

No ano seguinte, assumiu o comando das forças portuguesas no Sul de Angola, empenhadas em luta com os alemães e o gentio revoltado, acumulando o cargo de governador-geral, em substituição do general Norton de Matos.

Depois da rendição dos alemães aos ingleses, submete o gentio rebelde e conquista o Sul de Angola numa extensão de 60 000 km, tendo pacificado o além-Cunene e o Cuanhama.

O seu nome ficou ligado à Armada, quando teve sob o seu comando as tropas em combate no Sul de Angola, entre as quais o Batalhão de Marinha e o seu comandante, 1.º-tenente Afonso Cerqueira, que mereceram da sua parte diversas distinções. De um louvor seu pode ler-se: *Todas as unidades cumpriram o seu dever por forma a justificar o grande orgulho que sinto em tê-las comandado; porém, julgo merecedor de especial menção o Batalhão de Marinha.*

Esta unidade mostrou sempre a maior correcção, a nítida compreensão dos seus deveres cívicos e militares, tanto no período que antecedeu as operações como durante elas.

Foi, sem o menor exagero, uma unidade de "élite", cuja têmpera fica definida dizendo que foi a mais resistente nas marchas, a mais esforçada nos combates e que durante os quatro dias em que na Môngua estivemos reduzidos a um quarto de ração, as suas sentinelas chegaram a cair de fraqueza nos respectivos postos, sendo imediatamente rendidas, sem que disso o comando superior tivesse conhecimento, pois essa unidade sabia bem que esse comando nada podia fazer que modificasse de pronto a situação.

Em testamento, legou à Marinha a sua espada, a qual se encontra no Museu de Marinha.

Faleceu em 1917, no posto de general.

M. Horta
Sarg.-aj. L

Encantos da Costa Portuguesa

Cascais — A costa até ao Cabo Raso.

Algarve — Aspecto da costa em Lagos.